SAYI 36 ŞUBAT 2018 FİYAT: 12 TL www.automotorsport.com.tr

auto motor & sport

Porsche 911 Carrera GTS Cabrio

Chevrolet Corvette Grand Sport Cabrio

Mercedes-AMG GT Roadster

İzlenim

Üstsüz sürüşün keyfi



VW Touareg



VW T-Cross

Sürüş izlenimleri

Opel Grandland X
BMW 530i
Ford Fiesta 1.5 TDCi

İnceleme

Yenilenen Peugeot 308, Hyundai i30'a karşı

Ayrıca

Yeni Mercedes G-Serisi



VW

Yeni Touareg, T-Cross ve Golf VIII ile her zamankinden daha iddialı olacak



VW Golf VIII



Karşılaştırma

Nissan X-Trail, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace



Kompakt SUV hesaplaşması

Elektrikli Ferrari fikri

Dünya hızla değişiyor. Dün söyleyenler bugün tamamen zıt yönde ilerleyebiliyor. Ya da aklımıza gelenler, "yok artık" dediklerimiz resmen karşımıza çıkabiliyor. Önce Porsche Cayenne ile kafaları karıştırdı, markaya rekorlar getiren bu modelde dizeli de SUV'u da başarıyı da gördük. Marka bununla yetinmedi Macan'ı getirdi. Süperspor bir markanın SUV ile gelen başarısı diğer markaları da tetikledi. Bentley Bentayga, Lamborghini Urus ile bu rekabete balıklama daldı. Yani otomotiv sektöründe olmaz diye bir şeyin kalmadığı ortada. Gözler İtalyan Ferrari'ye çevrilirken, Detroit Otomobil Fuarı'nda adeta Elon Musk ile kafa bulan patron Sergio Marchionne yepyeni bir segmentin de isim babası oldu. SUV yerine FUV'a da alışmalıyız. Yani Ferrari'nin yaptığı bir SUV da geliyor. Marchionne tipik Ferrari ruhlu bir SUV üreteceklerini ve 2020 Cenevre Otomobil Fuarı'nda aileyi tanıtacaklarını da açıkladı. Bu habere Ferrari tutkunları veya koleksiyoncular üzülebilir ama her habere alışma sürecinin olduğunu ve sonunda benimseyeceğimizi hatırlatmakta fayda var. Yere yapışık bir Ferrari yerine trafiğe tepeden bakan bir süperspor yakışıklı fikrine adapte oluyorum. Çocukluğumdan beri hayranı olduğum, ilk kullandığım anda adeta keyiften dört köşe olduğum, meslek üstü otomobil markası Ferrari, artık daha çok satacak, yüksekten bakacak, hatta tamamen elektrikli olacak. Değişimde ağır kalan geride kalır. Hele ki her şeyin su gibi akıp geçtiği, bu dünyada. Eskiyi özlemle anacağım ama yeni fikirlere de her zaman açığım. Tıpkı otomobil fuarlarının geçirdiği evrim gibi. Teknoloji entegre otomobil fuarları ya da otomobilin balıklama daldığı fuarlar bizleri bekliyor. Beklentilerin değişmesiyle birlikte fuarlar da değişti ve bu yeni fuar fikrine de alıştım. Siz de alışın derim.



Volkan Demirkuşak
@vdemirkusak
volkan@automotorsport.com.tr



Yaman Yılmaz
@yaman_yilmaz
@yamanyilmaz
yaman@automotorsport.com.tr

Otomobil alırken doğru kriter nedir?

Otomobil dergilerinin editörleriyle sürekli birlikte seyahat ettiğimiz ve vakit geçirdiğimiz için güzel dostluklar kuruyoruz. Evo'dan Bahadır Bektaş, Otohaber'den Koray Kodal, AutoPress'ten Fatih Tan, bizim dergiden Volkan Demirkuşak ve Ahmet Armağan'ın yer aldığı bir whatsapp grubumuz var. Burada sürekli otomobil geyiği dönüyor. Geçen gün Volkan, yengesinin B segmentinde bir otomobil almak istediğini söyledi. Yengesinin X bir markanın bayisine gidip sadece rengini ve multimedya ekranını beğendiği bir otomobili almak istediğini söyleyip o modelle ilgili yorumlarımızı sordu. Koray ve Ahmet hemen testçi edasıyla o otomobilin yakıt tüketiminin yüksekliğinden bahsedip, yol tutuşunun ve sürüşünün de vasat olduğundan dem vurarak Volkan'ı sürüş özelliklerine ve sağlamlığına güvendikleri başka bir modele yönlendirdiler. Ben bu yorumun otomobil editörlerine özgü bir bakış açısı olduğunu düşünüyorum. Sokaktaki kullanıcıların en az yüzde 80'i otomobil alırken yol tutuş, fren performansı ya da hızlanma gibi özelliklere bakmıyor. Hele ki bu kullanıcılar kadınsa ilgi kesinlikle başka yerlere kaçıyor. Günümüzde özellikle kadınların otomobil alırken en çok dikkat ettiği kriterler dış tasarım ve iç mekândaki multimedya özellikleri. Eğer satın alma aşamasında bir erkeğe danışırlarsa danıştıkları kişi de muhtemelen otomobilin sıfır fiyatı ve ikinci el performansına da dikkat etmelerini söylüyor. Yani otomobil editörlerinin dikkat ettiği kriterler, genelde sokaktaki kullanıcıların çok önemsemediği konular oluyor. Mesela bir önceki nesil Ford Fiesta, B segmentinde girdiği bütün karşılaştırmaları kazanırdı. Çünkü sürüş özellikleri bütün Ford modellerinde olduğu gibi çok iyiydi. Yaptığımız işi değersizleştirmek gibi bir niyetim yok. Tam tersi dünyanın en önemli sanayi kollarından birinde karar mercii pozisyonundayız. Ancak değişen dünya satın alma kriterlerini de farklılaştırmaya başladı. Otomobillerin tasarımı ve akıllı telefonlara bağlanabilme kabiliyetleri, yeni nesilin en önemli tercih sebepleri arasında yer alıyor. Bu yüzden otomobil editörleri de bakış açılarını daha geniş bir perspektife yaymak zorunda. Volkan'ın yengesi hangi otomobili aldı dediğinizi duyar gibiyim. Tabi ki rengini, tasarımını ve multimedya ekranını beğendiği otomobili satın aldı.

auto motor & sport

İçindekiler

Sayı 02/2018





Yeni G-Serisi gün yüzüne çıktı

Mercedes-Benz'in efsanevi arazi aracı G-Serisi yenilendi. Yeni modelin tüm alanlarda çıtayı daha yukarı taşıdığı belirtiliyor. Bu da etkileyici off-road kabiliyetinin yanında konfor ve güvenlik ekipmanının artırıldığı anlamına geliyor. Yeni süspansiyon sisteminin yanında artık Dynamic Select sürüş modları da G-Serisi'nde yer alıyor. G-Mode konumunda ve üç diferansiyel de yüzde 100 kilitleniyor. Bu da arazide rakipsiz olması anlamına geliyor. Teknolojik anlamda, G-Serisi gibi bir simgenin yenilenmesi oldukça zordur. Çünkü off-road kabiliyetinden ödün vermeden günümüz tüketicisinin beklentileri arasında olan bağlanabilirlik, konfor ve güvenliğin sağlanması gerekir. Haziran ayında 107 bin Euro'dan başlayan fiyatlarla Avrupa'da satışa sunulacak olan yeni G-Serisi tüm bu beklentileri yerine getiriyor. Mercedes-Benz'in lüks arazi aracı olan G-Serisi, uzun zamandır tasarım simgesi olarak kabul ediliyor.

Dış görünüşü 1979 yılından beri belirgin bir şekilde değişmedi. Yeni modelde de buna çok dikkat edilmiş. G-Serisi, 53 mm daha uzun ve 121 mm daha geniş. Dış cephe ikonik klasik görünümünü korurken, G-Serisi'nin iç kısmı klasik aracın genlerini dış görünüşü yansıtacak şekilde yeniden yorumluyor. Arazi karakterinden ödün vermeden lüks hissi her noktada mevcut. G-Serisi'nde çok net bir biçimde düzenlenmiş ve tamamen yeniden tasarlanmış gösterge paneli dikkat çekiyor. YeBu opsiyonu seçenler iki adet 12.3 inçlik ekrana kavuşuyor. Artık daha büyük olan G-Serisi'nin gözden geçirilmiş boyutları sadece sürücü ve ön yolcu değil aynı zamanda ikinci sıradaki yolculara da fayda sağlıyor. Ön bacak mesafesi 38 mm artarken; arka bacak mesafesi 150 mm, ön omuz mesafesi 38 mm, arka omuz mesafesi 27 mm genişlemiş. Arka koltuklar yüzde 60, yüzde 40 veya yüzde 100'e kadar katlanabiliyor. G-Serisi'nin yenilenmesinde birincil amaç hem yolda hem de dışında yol tutuş kalitesini yeniden tanımlamaktı. Yeni G-Serisi, daha iyi off-road performansı sergilerken, yolda öncekinden çok daha çevik, dinamik ve konforlu. Eski versiyonda olduğu gibi merdiven tip şasiye sahip olan G-Serisi, önde çift salıncaklı bağımsız, arkada ise sabit akslı bir süspansiyon sistemine sahip. Yeni G 500'de 4.0 lt'lik V8 motor bulunuyor. çift turbolu bu motor, 422 HP güç ve 610 Nm tork üretiyor. Ortalama tüketimiyse 11.1 saniye. Bu motor gücünü dokuz ileri otomatik şanzıman üstünden dört tekerleğe aktarıyor.





Yeni G-Serisi'nde diz mesafesinde gözle görülür bir artış sağlanmış



Yeni nesil G-Serisi, bir önceki modele göre çok daha modern bir kabine kavuşmuş





Yenilik

Yeni VW Jetta Amerika'da tanıtıldı


Yeni nesil Jetta'yı tasarım olarak Passat'tan ayırmak oldukça zor





Volkswagen, ülkemizde de çok sevilen ve önemli satış rakamlarına ulaşan Jetta'nın yeni neslini Detroit Otomobil Fuarı'nda tanıttı. Yedinci nesil Jetta, Volkswagen'in MQB platformundan yükseliyor. Bir önceki nesile oranla daha geniş bir yaşam alanı sunduğu iddia edilen yeni Jetta, tasaeım olarak ağabeyi Passat'a ciddi oranda benziyor. Yeni platformla birlikte bir önceki nesile göre boyu ve genişliği artan Jetta'nın yüksekliği ise azalmış. Zaten yeterli olan bagaj hacmi ise değişmemiş. C şeklinde LED farlara sahip olan Jetta'nın kabininde de hem kalite hem de işçilik konusunda ciddi geliştirmelere imza atılmış.

10 adet ambiyans aydınlatması eklenen otomobilin orta konsolu da tamamen yeni ve daha büyük bir dokunmatik ekrana sahip. Coupe formlu tavan çizgisiyle birlikte önceki nesile oranla içerde daha geniş bir baş, diz ve omuz mesafesi sunan yeni Jetta, küçük eşya gözlerinde de artık daha cömert. Güvenlik ekipmanlarına bakıldığında; otonom acil fren desteği, önden çarpışma uyarı sistemi, adaptif hız sabitleyici, kör nokta uyarı sistemi ve şerit takip asistanı dikkat çekiyor. İlk olarak Amarikan versiyonu tanıtıldığı için şu an için sadece 1.4 litrelik dört silindirli turbo beslemeli 150 HP motor mevcut. Bu motor gücünü sekiz ileri otomatik şanzıman üstünden yere aktarıyor. Ayrıca isteyenler için altı ileri manuel şanzıman da sunuluyor.

Öte yandan Volkswagen, yedinci nesil Jetta'yı Avrupa'da satışa sunmayacağını açıkladı. Jetta, ilk olarak önümüzdeki aylarda Meksika'da, ondan birkaç ay sonra'da ABD pazarında satışa sunulacak. 2018 yılının sonlarına doğru da Sagitar ismi ile Çin'de satışa sunulması bekleniyor.

Yenilik

Yenilenen Honda Jazz Avrupa'dan önce Türkiye'de

Sınıfının en geniş ve en ferah yaşam alanına sahip Honda Jazz yenilendi. Daha sportif bir tasarıma kavuşan yeni Honda Jazz, yakıt verimliliği ve yüksek sürüş keyfini bir arada sunan 130 HP gücünde yeni bir motor seçeneğine de kavuştu.

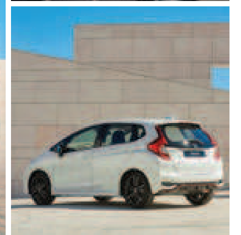
Honda Türkiye'nin Avrupa ülkelerinden önce satışına başlayacağı Jazz'da ayrıca Dynamic adı verilen yeni bir donanım seviyesine de yer veriliyor.

Honda'nın Jazz'da yer verdiği 1.5 litre hacimli i-Vtec motoru yüksek güç üretimini düşük yakıt tüketimi ve düşük emisyon salımı ile aynı potada eritiyor. Euro6 emisyon normlarını karşılayan motor, isteğe bağlı olarak sunulan CVT otomatik şanzımanla 100 km'de ortalama 5.4 litre yakıt tüketirken 124 g/km $C0_2$ salınımı gerçekleştiriyor.

Optimize edilen CVT şanzıman daha akıcı bir sürüş ve hızlı gaz tepkimesi sunuyor. Ayrıca daha önce kullanımda olan 102 HP gücündeki 1.3 i-Vtec benzinli motor da tüm donanım paketlerinde sunulmaya devam ediyor. Yenilenen Jazz'ın fiyatları henüz açıklanmadı.


Makyaj operasyonunun en önemli getirisi 1.5 litrelik motor





Yenilik

Hyundai'nin ikinci 'N'i



Hyundai Veloster N, tıpkı i30 N gibi sportif detaylarla bezenmiş

İ30 N'den sonra tanıtılan Veloster N, Detroit Otomobil Fuarı'nda sahneye çıktı. i30 N ile aynı olan 2.0 litrelik turbo beslemeli benzinli motor 275 HP güç ve 353 Nm tork değerlerine sahip. Bu motor altı ileri manuel şanzıman ile kombine ediliyor.

Performans değerleriyle ilgili henüz bir açıklama yapılmadı fakat i30 N'in 6.1 saniyelik 0'dan 100 km/s performansının Veloster'da da aynı olacağı tahmin ediliyor.

Veloster N, önden çekişli olmasına rağmen eğlenceli bir sürüş vaat ediyor. Geliştirilen süspansiyon sistemi, pist ortamında N moduna alındığında otomobil iyice vahşileşiyor. Önde 13 inç, arkada ise 11.8 inçlik diskler ise fren sistremini oluşturuyor.

Kısa kısa...

BMW M5'in tercihi Pirelli oldu

Yeni BMW M5 modelinin yenilikçi dört çeker sistemi M xDrive ve 600 HP'lik motoru; sürücüsünü olağanüstü güç, hassasiyet ve çevikliğe sahip, yüksek performanslı bir spor sedan otomobilin özgüvenli pilotuna dönüştürüyor. BMW, bu özellikleri en mükemmel biçimde yola aktarmak için bu spor sedanda donanım olarak Pirelli'nin özel tasarım P Zero lastiklerini kullanıyor.

Michelin Avrupa sürdürülebilirlik ödülüne layık görüldü

Michelin'in doğa dostu performansıyla fark yaratan ağır vasıta lastiği Michelin X Multi Energy, Avrupa'nın ulaşım alanındaki en prestijli ödüllerinden Avrupa ulaşım ödüllerinin sürdürülebilirlik alanında kazananı oldu.

Yeni 2018 Jeep Wrangler, Goodyear Wrangler AT Adventure'ı tercih etti

İlk kez 1-10 Aralık tarihlerinde Los Angeles Otomobil Fuarı'nda sergilenen 2018 model Jeep Wrangler, kevlar teknolojisine sahip Goodyear Wrangler AT Adventure lastiklerinin iki farklı ebadı ile donatıldı.

Aksesuar

Üç zaman dilimi

Chronoliner by Breitling, güçlü karaktere sahip iki yeni modelle zamanın eskitemediği bakış açısını açığa vuruyor. Üç zaman diliminin aynı anda okunmasını sağlayan bu havacılık kronografının orijinal tarzını vurgulamanın etkili bir yolu.

1950 ve 60'lı yıllarda, Breitling'in çoktan "dünya havacılığı resmi tedarikçisi" olduğu dönemdeki bir modelden etkilenen Chronoliner, bu geleneği modern bir ruhla ve azimle devam ettiriyor. Ultra sert ve tutmayı kolaylaştıran yıldız şeklinde dış kesime sahip, yüksek teknolojili çizilmez seramikten yapılan geniş bezeliyle öne çıkıyor. Breitling şimdi bu eşsiz saati birbiriyle uyumlu bezel ve kadrana sahip, mavi ve bronz olmak üzere iki yeni orijinal renkte sunuyor. 100 metreye kadar su geçirmeyen 46mm'lik çelik kasa, COSC tarafından resmi kronometer sertifikalı otomatik kronograf mekanizmaya sahip.





Haber

Peugeot vites yükseltiyor

PSA Grubu, 2017 yılında 3 milyon 632 bin 642 araç satışı gerçekleştirerek 2016 yılına göre yüzde 15.4 oranında bir artış elde etti ve Push to Pass stratejisinin açıklandığı günden bu yana dört yıl üst üste büyüme trendini sürdürdü. Avrupa, 2 milyon 378 bin adet satış ile grubun en büyük pazarları arasında yerini korurken, DMOA bölgesi yüzde 61.4 artış ve 618 bin 827 adet satış ile grubun en büyük pazarları arasında yerini ve önemini vurguladı.

Bu sonuçlar, PSA Grubu'nun 2016 yılında açıklamış olduğu Push to Pass stratejisinin ilk yılında elde ettiği rekor kârlılık ve ticari başarının 2017 yılında da devam ettiğinin bir göstergesi olarak karşımıza çıkıyor. Organik kârlı büyüme, müşteri odaklı yaklaşım ve mobilite sağlayıcı çözümler gibi ana hedeflere dayanan Push to Pass planı, PSA Grubu'nun sürdürülebilir performansında çıtayı yükseltirken, 2016-2018 dönemi için ortalama yüzde dört operasyonel kârlıklık ve 2015 yılı ile kıyaslandığında 2018 yılına kadar yüzde 10 gelir artışı elde edecek. 2021 yılına kadar ise yüzde altı operasyonel kârlılık ve aynı döneme kıyasla ilave yüzde 15 gelir artışı hedefliyor.

Grubun güçlü gelişimi ve büyüme stratejisi aşağıdaki üç ana temele dayanıyor:

- Yüksek kalitede ürün ve hizmetler
- Zenginleştirilmiş ürün planı
- Plug-in hibrit ve elektrikli otomobilin yanı sıra internet bağlantılı ve otonom sürüş özelliğine sahip otomobilleri içeren ileri teknolojiler

Peugeot, dünya satışlarında 2 milyon 119 bin 485 adet ile 2016 yılına göre yüzde 10.4 oranında bir artış gerçekleştirerek önemli bir büyüme gösterdi. Peugeot markasının, Avrupa satışları 1 milyon 173 bin 465 adet ile yüzde 6.5 oranında artış gösterdi. DMOA bölgesinde ise Peugeot satışları yüzde 65 oranında artış ile 533 bin 170 adet olarak gerçekleşti. Peugeot, dünyada yaklaşık 600 bin adet SUV satarken, Avrupa'da SUV pazarında yüzde 60 artış ile podyumda ikinci sıraya yerleşti. 2017 yılında tüm dünyada 259 bin 300 adet 3008 ve 85 bin 900 adet 5008 satıldı. Ayrıca Peugeot 3008, 2017'de Avrupa'da Yılın Otomobili seçilmenin yanı sıra dünyada da toplam 38 adet ödül aldı.

Peugeot Türkiye ise 2017 yılında rekor bir satış gerçekleştirerek başarılı bir yılı geride bıraktı. 2017 yılında Türkiye'de 29 bin 981 adedi binek, 10 bin 501 adedi hafif ticari olmak üzere toplam 40 bin 482 adet satış gerçekleştirerek yüzde 4.2 oranında pazar payı elde etti. Ayrıca Türkiye otomotiv pazarı 2016 yılın aynı dönemine oranla yüzde 2.8 daralırken, Peugeot Türkiye satışları yüzde 13.8 oranında bir artış elde ederek pazarın aksine önemli bir büyüme sergiledi. Bu sonuçlarla binek araç pazarında satış sıralamasında üç basamak yükselterek satışını en çok artıran ikinci marka olurken, toplam pazarda ise bir basamak yükselerek yine satışını en çok artıran ikinci marka Peugeot oldu. Başarılı sonuçların elde edilmesindeki en önemli oyuncular, üçü binek ikisi ticari olmak üzere pazara sunulan toplam beş yeni model oldu. İlk olarak SUV ailesini tamamlayan; performansı ve yeni dış tasarımı ile boyut atlayan yeni 5008 tanıtılırken; modern ve yenilikçi bir tasarım ile yenilenen 301 ve 308'in dışında, hafif ticari ürün gamına eklenen Expert ve Expert Traveller da yenilenen modeller arasındaydı.

Peugeot Türkiye Genel Müdürü İbrahim Anaç yapmış olduğu değerlendirmede: "2017 Peugeot markası için tarihi bir başarı yılı oldu. Son 10 yılın en yüksek otomobil satışını gerçekleştirdiğimiz bu sonuçlar, pazarın daraldığı, olumsuz bir ortamda mükemmel bir performans sergileme kabiliyetimizi gösteriyor. Bu başarı, grubun hayata geçirmiş olduğu işletme verimliliği iyileştirmesi ve ekiplerimizin Push to Pass planına odaklanmasının yansımasının bir göstergesidir. Türkiye'de lanse etmiş olduğumuz yeni ürünlerin ve yetkili satıcı teşkilatımızın katkısıyla her geçen gün kârlı ve sürdürülebilir büyüme koşullarını iyileştirmeye devam edeceğiz. Otomotiv pazarının 2018 yılında da 2017'ye benzer bir seyir göstereceğini düşünüyoruz. 2018 yılının özellikle perakende satış yaklaşımı ile tüm yetkili satıcılarımızla birlikte yeni bir rekor yılı olacağına inancımız tamdır" dedi.

Peugeot Türkiye, Push to Pass stratejisi çerçevesinde 2021 yılına kadar yüzde sekiz pazar payı ve 87 bin adetlik satış ile satış sıralamasında ilk beş markadan biri olmak ve ithal markalar arasında ise ikinci sıraya yerleşmek gibi hedeflerden oluşan orta vadeli planlarını açıkladı.

Peugeot, 2018 yılı hedefleri ile ilgili olarak, Türkiye toplam pazarının 950 bin adet olacağını öngörüyor. Hedef ise yüzde beş pazar payı ve 46 bin 750 adet satış...

“Potansiyelimizin altındayız, bunu değiştirmemiz lazım”

Yeni 2008, 3008 ve 5008 ile özellikle SUV pazarında iddialı duruma gelen Peugeot'nun yeni Genel Müdürü İbrahim Anaç ile keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.



Öncelikle yeni göreviniz için tebrik ederiz. Süreç nasıl gelişti biraz anlatır mısınız?
İbrahim Anaç: Biliyorsunuz Nissan'da bir bölge görevine atanmıştım. Başladıktan birkaç gün sonra PSA'dan aradılar. Pozisyon ile ilgili görüşmeye başladık. 20 gün içinde de neticelendi.

Peki şöyle başlayalım. Zaten çok önemli bir markadan geldiniz, masa başına oturdunuz. İlk gördüğünüz, müdahale ettiğiniz şey neydi?
İ.A.: Aslında birçok alanda yapılması gereken ilkler var. Bir yandan ürün gamının optimizasyonu, bir yandan iletişimde nasıl daha verimli olabiliriz, bunlara çalıştık. Bayi teşkilatında bir değerlendirme yaptık. Satış yönetimi açısından neler geliştirilebilir, bizdeki veya bayideki hangi süreçler geliştirilebilir? Ki benim en çok önem verdiğim konulardan biri de bu. Aslında iş yapış sürecimizi baştan sona gözden geçirdik.

Peki, bu markada çok güçlü olduğunuz ve çok zayıf olduğunuz yönleriniz neler?
İ.A.: Bir kere ürün gamı oldukça kuvvetli. Pazarın yaklaşık yüzde 65'ine hitap eden bir ürün gamımız var. Çok iyi bir ekibimiz var. Tüketicinin gözünde genel olarak iyi bir imajımız var. Bunlar pozitif yönlerimiz. Nereler geliştirilmeli diye sorarsanız; tabi ki süreçler. Tüketicinin ihtiyaçlarını daha hızlı nasıl karşılarız, nasıl daha fazla memnun edebiliriz, bunlar hep süreç yönetimi ile alakalı şeyler. Bayi başına çıkış oranı geliştirilecek alanlardan bir tanesi. Her bayinin daha fazla satış yapmasını sağlıyor olabilmemiz lazım. Bu noktada bayilerle beraber yaptığımız bir planlama var, onu hayata geçireceğiz.

Rekabet de çok çetinleşti. Bir sene öncesine göre devamlı bir yerlerden bir şeyler kapmak zorundasınız. Bunu nereden elde etmeyi planlıyorsunuz?
İ.A.: Rekabet ettiğimiz segmentlerden kapacağız. Hatta rekabet etmediğimiz segmentlerden de müşterileri kendimize çekmemiz lazım. Yeni ürünler, yeni bayilerimiz, mevcut bayilerimiz, yeni müşteri kazanımı sağlayan unsurlar.

Peugeot, SUV tarafından çok güçlü bir marka oldu. Pazar payında da bir yükseliş trendi var. Burada gücünüzü daha da artıracağınızı görüyoruz. Neler bekliyor bizi yakın dönemde?
İ.A.: 3008 yeni ve oldukça kuvvetli bir ürün. Ama şu anda tam potansiyeli ile satan bir ürün değil. Bu sene en azından yüzde 30 artış sağlayabiliriz diye düşünüyoruz. 5008 geçen senenin sonuna doğru geldi. 5008 de en önemli silahlarımızdan biri ama o da potansiyelinin altında satıyor. Ve bu iki otomobil bence sınıfının en iyileri. Dolayısıyla bu otomobilleri bizim çok daha iyi satıyor olmamız lazım.

Aslında 308 de var bence potansiyelinin altında olan.
İ.A.: Evet ben de onunla devam edecektim. 308 C hatchback segmentinde. 2018'de en çok üzerinde duracağımız modellerden biri o. Hem perakende satışlarında hem de filo satışlarında çok önemseyeceğiz. Onun satışlarını da katlayacağımızı öngörüyoruz.

Müşterinin sevdiği marka olmayı hedefliyoruz diyerek bu noktada da yapacağınız çok şey olduğunu söylediniz. Müşterinin markayı sevmesi nasıl oluyor? Mesela Fransız otomobilleriyle ilgili algı problemi var mı sizce?

İ.A.: Her şeyden önce yeni nesil ürünler sorun barındırmayan ürünler. Dolayısıyla müşteri memnuniyeti açısından bu bizi öne çıkarıyor. Ama süreç yönetimi açısından baktığımızda, hem satış hem de satış sonrasından müşteriye çok iyi bir deneyim yaşatmamız gerekiyor. Açıkçası o deneyim üzerinde duracağız.

Bunu birkaç kere tekrar ettiğinize göre siz tamamen satış şekline ve satış sonrasına odaklanacaksınız. Müşterinin kendini özel hissetmenizi sağlayacaksınız.
İ.A.: İletişim şekli ve iletişim hızı aslında çok önem kazandı. Her ikisi de odaklanmamız gereken hususlardan biri. Cevap süremiz, cevap şeklimiz, müşteriyi anlamaya yönelik çabalarımız, bunların hepsi memnuniyeti artıran şeyler. Tüketici satın alma kararından önce bunları önemsiyor.

Röportaj: Volkan Demirkuşak

Etkinlik

Motobike Expo 2018 İstanbul'da

Motosiklet tutkunlarının buluşma noktası Motobike Expo 2018, 22-25 Şubat tarihleri arasında İstanbul'da kapılarını açıyor. İstanbul Fuar Merkezi'nde bu dönem içerisinde iki tekerlekli dünyanın tüm yenilikleri sergilenecek. İşte fuarda tanıtılacak birkaç yeni model...

BMW G 310 GS ile her gün macera

Anı yaşamak, günlük rutinin dışına çıkmak ve yaşamın her gününü farklı bir deneyim haline getimek... G 310 GS, macerayı her gün yanı başınıa getirmeyi vaat ediyor. Kullanıcısını şehrin karmaşası içinden güvenli ve tasasız bir biçimde çekip çıkarmayı hedefleyen motosiklet; kırlarda, ormanlık patikalarda ve toprak yollarda yapılan gezilerde saf sürüş keyfi sunuyor. G 310 GS'in rahat ve hafifçe yükseltilmiş oturma pozisyonu sayesinde her engeli kolaylıkla görebilmek amaçlanmış.

Güçlü ve ayrıcalıklı tasarımıyla ünlü GS ruhunu hayata geçiren G 310; çizgileri, koruyucu ön camı ve GS modellerinin herkes tarafından bilinen ergonomisiyle her türlü zeminde yoğun bir sürüş keyfi garantiliyor. Yeni ve çarpıcı renkleriyle şehir içinde tüm bakışları üzerine çeken G 310 GS, tipik GS oturma pozisyonu sayesinde rahat ve stressiz bir sürüş sunuyor. Gidon, ayak dayama ve işletim öğeleri uzun ve kısa boylu sürücülerin kolaylıkla erişebilmesini sağlayacak şekilde dengeli bir şekilde düzenlenmiş. Arkada 180 mm'lik tek süspansiyon yayı, önde ise 19 inçlik ön jant ile desteklenen ters çatal süpansiyon sayesinde G 310 GS her türlü zeminde gerçek bir sürüş keyfi sunuyor. Sert çelik ızgaralı köprü şasi de sürüş dengesini destekliyor. G 310 GS şehir içinde veya ıssız caddelerde bir sonraki maceraya doğru kolay ve hassas bir biçimde yönlendirilmek için tasarlanmış.

Tek silindirli motor, açısı arkaya doğru olan silindiri ve 180 derece döndürülmüş silindir başlığı sayesinde oldukça performanslı. Sıradışı silindir düzeni sayesinde aracın ağırlık merkezi daha alçak ve bu nedenle her iki tekerlek üzerine düşen yük dengesi ideal şekilde düzenleniyor. Bu sayede G 310 GS, her virajı kolay ve hassas bir şekilde dönebiliyor. G 310, dıştan tartışılmaz bir şekilde GS olduğunun anlaşılabilmesinin yanı sıra kullanım sırasında da BMW Motorrad uzmanlığını yansıtıyor. G 310 GS , etkili yanma ve ikincil hava sistemi sayesinde katı Euro IV standartlarıyla uyumlu. Aynı zamanda özel motor konfigürasyonu sayesinde düşük tüketim de mümkün. 9500 d/'de 34 HP güç üreten 313 cc'lik motor, istenilen güç ve hızlanmayı garantiliyor. G 310 GS, kalite, konfor ve dinamik özelliklerinin bileşimi sayesinde benzersiz bir konuma ulaşıyor.



BMW
G 310 GS

Yamaha yeni ürün gamını sergiliyor

Her yıl yüzbinlerin akın ettiği, motosiklet sezonunun açılış organizasyonu olarak görülen ve 10'uncu kez kapılarını açacak olan Motobike İstanbul 2018, 22-25 Şubat tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenecek. Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de her yıl yenilenen ürün gamı merakla beklenen Yamaha, 2018 sezonunun modellerini bu organizasyonda meraklıları ile buluşturacak.

Yamaha'nın sergileyeceği 2018 modelleri arasında; yenilenen Max ailesi, MT serisinin yeni modelleri, yeni Tracer 900, Tracer 900GT, XSR 700 ve XSR 900 (yeni renkler) buunuyor. Farklı yaşam stillerine ve hayat görüşüne sahip modelleriyle dünyada milyonlarca kullanıcısı olan Yamaha, Japon teknolojisinin üstün özelliklerini ve tasarım gücünü bu yıl da yeni modellerinde cesurca ortaya koyuyor.

Türkiye'de kişiselleştirmeyi yaygınlaştırmak adına geçtiğimiz yıl Bunker Custom ile işbirliğine giden ve tracker tarzı XSR700'ü farklı bir yorumla kullanıcı karşısına çıkaran Yamaha, klişelerin ötesine geçebildiğini göstererek bu yıl da MT-25'i Bunker Custom yorumuna bıraktı. Bunker Custom ellerinde farklı bir yorumla ortaya çıkan MT-25, ilk kez Motobike İstanbul'da kişiselleştirme akımının meraklılarıyla bir araya gelecek.


Yamaha XMax 400

Şehir içi yaşam şartlarına en mükemmel uyum sağlayan ve piyasaya sürülmesinden itibaren büyük ilgi gören Max ailesi yenilenen birçok modeli ile Motobike İstanbul 2018 de yer alacak. Bu aile, yakın zamanda XMax 125, XMax 250, XMax 300 ve son derece başarılı bir motosiklet olan XMax 400 modellerinin dahil edilmesiyle daha da büyüdü. Yamaha, zaten olağanüstü özelliklere sahip olan Max ailesini 2018 için iyileştirip geliştirdi. Bu popüler model grubu, NMax 125, NMax 155 gibi diğer üyeleriyle mükemmel bir uyum yakalayan en yüksek kaliteyi scooter tutkunlarıyla buluşturuyor.

MT serisi, motosiklet sürücülerine maksimum performans ile keyifli bir sürüş deneyimi vermeye yönelik bitmeyen bir macera sunuyor. Bu maceranın heyecanı, ilk sezonunda büyük bir satış başarısı gösteren yeni MT-09'un piyasaya sürülmesinden yalnızca bir yıl sonra Hyper Naked segmentindeki yeni MT-09 SP'nin piyasaya sürülmesi ile daha da büyümeyi hedefliyor. MT-09 SP'nin yanı sıra MT serisinin başarısı kanıtlanmış modelleri olan MT-25, MT-07 ve MT-09 da yenilenen özellikleri ile stantda yerlerini alacak.

2017 modeli ile oldukça beğeni toplayan Tracer 900, tamamen yenilenen şasisi ve sürüş özellikleriyle 2018 yılında satışa


Yamaha MT-09 SP

sunulacak. Yamaha tasarım ekibi, Tracer 900'ün çok sevilen güçlü yönlerini ve değerlerini geliştirmeye odaklanırken, uzun yol deneyimi amaçlayan müşterileri için çeşitli yenilikler ve değişiklikler de sunuyor. 2018 yılı için Yamaha'nın Sport Touring ürün yelpazesine katılan Tracer 900 GT, premium özellikler ile birlikte gelen yeni bir model. Tracer 900'den geliştirilen ve aynı teknik özellik yeniliklerini paylaşan Tracer 900 GT, Sport Touring severlere en üst düzey seyahat paketini sunacak şekilde tasarlanmış.

NMax 125 ve Nax 155, hızlı akselerasyon ve scooter ekonomikliği, pratikliği ve sportif çevikliğiyle şehir içi ulaşıma eğlence getiriyor. 2018 yılında NMax 125 ve 155 yeni renk seçenekleri ile satışa sunulacak. Şehir içi ulaşım için Tricity 155 de yeni renkleriyle caddelerde yerini alacak. D'elight 125, Yamaha'nın ürün yelpazesinde bulunan en hafif 125 cc scooter olarak, seyahat etmenin kolay ve eğlenceli yollarını arayan geniş bir kitleye daha uygun fiyatlı ulaşım sağlıyor.

Suzuki'den fuar şovu

Motosiklet dünyasının en tecrübeli markalarından Suzuki, 22-25 Şubat 2018 arasında İstanbul'da gerçekleştirilecek, Türkiye'nin en önemli motosiklet fuarı olan Motobike İstanbul'da bu yıl da heyecan verici yeniliklere sahne olacak. Suzuki V-Strom 250/ABS, Suzuki V-Strom 650/ABS, Suzuki GSX-S 125/ABS, GSX-S 750/ABS, Suzuki GSX-R 125/ABS ve Suzuki GSX-R 1000R/ABS modelleriyle teknik özellik, kalite, güç ve verimlilik anlamında rakiplerine göz dağı veren Suzuki, bu yıl da motosiklet tutkunlarının gözdesi olmayı hedefliyor.

Supersport sınıfının yeni üyesi GSX-R 125/ABS, aerodinamik gövdesi, LED farları, çok fonksiyonlu LCD gösterge tablosu, anahtarsız çalıştırma sistemi gibi birçok önemli teknolojik donanımla karşımıza çıkarken, sadece 134 kg olan ağırlığıyla da kolay kullanım özellikleri sunuyor. GSX-R serisinin en tepesinde bulunan GSX-R 1000R ABS modeli ise benzeri görülmemiş güç ve performans karakteriyle dikkat çekiyor. 202 HP gücünde, dört silindirli, 998 cc hacmindeki makineyle hayat bulan GSX-R 1000R, hareket takipli çekiş kontrol sistemi sayesinde, sürekli olarak yol ve pist koşullarını izleyerek, gücün yere sağlıklı bir şekilde aktarılmasını sağlıyor. Bu efsanevi gücü dizginleme görevini ise Brembo fren sistemi üstleniyor.


Suzuki V-Strom 650/ABS

Street sınıfında dengeleri değiştirecek devrim niteliğinde yeniliklerle gelen GSX-S serisi ise özellikle GSX-S125 ve GSX-S750 modelleriyle motosiklet tutkunlarının karşısına çıkıyor. Çok işlevli LCD gösterge tablosu, yeni nesil LED aydınlatmaları, hafif gövdesi, özenle üzerinde çalışılmış ses özellikleri ve yüksek performanslı fren sistemiyle güvenli ve konforlu sürüşler vaat ediyor.

Herkesin büyük bir heyecanla beklediği ve Kasım 2017'de satışa sunulan V-Strom 250/ABS ile V-Strom 650/ABS modelleriyse Dual Purpose sınıfını hareketlendiriyor. Suzuki'nin çöl yarışçıları DR-Z ve DR-BIG modellerine ithafen seçilen özel sarı rengiyle karakteri hakkında ipuçları veren V-Strom 650, yeni far ve stop grubu, düşük devir yardım sistemi, 20 litrelik depo, üç kademeli ayarlanabilir ön cam ve 12V priz çıkışıyla her doğa ortamında sürücüsünün yanında olmayı hedefliyor.

VOLKSWAGEN

2018 SUV



GOLF





SESSİZ 2019





AMPER



1 milyon ELEKTRİKLİ

Dizel skandalından elektrikli otomobil devine

Görünüşe göre dizel skandalı daha uzunca bir süre Volkswagen cephesini meşgul etmeye devam edecek. Bir yandan dizel skandalıyla mücadele eden marka diğer yandan ise elektrikli otomobil devi olma yolunda ilerliyor. Kendi elektrikli platformunu geliştiren markada inanılmaz büyük yatırımlar söz konusu. Otomobil eleştirmenleri bile bu kadar büyük bir yatırım tahmin etmiyordur.

Volkswagen'de trend araştırmacısı olan Wolfgang Müller emin: "Elektrikli otomobil onaylandı." Bununla ise elektrikli otomobil konusunun Volkswagen için artık geri dönülmez sürece girdiğini kast ediyor. Marka o yola girdi ve dönüşü yok. Grup tek başına milyon adetler hedefliyor. Bunun 2020 yılından önce gerçekleşmesi pek olası değil. Ancak 2020 yılında Volkswagen her biri 600 km elektrikli menzile sahip iki adet tamamen yeni elektrikli otomobil ile pazara giriş yapmış olacak. Üstelik bu araçlar eşdeğer bir dizel motorlu araçla aynı fiyat seviyesinde olacak.

Bir yandan elektrikli otomobil ürün gamı için harıl harıl çalışan marka, aynı zamanda içten yanmalı motorlara sahip ürün gamını da geliştirmeye devam ediyor. Sadece var olan ürün gamını güncellemekle kalmayan VW aynı zamanda yeni ürünlerle de müşterilerinin gönlünü hoş tutmaya devam ediyor. Özellikle her geçen gün daha fazla ürünün giriş yaptığı SUV segmentine yeni modeller henüz 2018 yılında geliyor. Hem de ürün gamının alt seviyesine, yani en yoğun rekabetin yaşandığı pazarda ağırlıklı olmak üzere. Mart 2018'de, Cenevre'de değil ama Pekin'de yeni nesil Touareg lanse edilecek. Bu, markanın heybetli SUV modeliyle hangi pazara odaklandığını açık bir şekilde gözler önüne seriyor. Ekim ayında ise ürün gamının diğer ucunda, yani giriş seviyesinde yer alacak olan T-Cross görücüye çıkacak. Ama Paris'te değil. Çünkü Volkswagen Paris'te sadece yerel distribütör tarafından temsil ediliyor.

"VW için elektrikli otomobil adeta bir zorunluluk. Marka bu karardan kesinlikle vazgeçemez veya dönüş yapamaz"

OTOMOBİL 2025

Touareg ve T-Cross

Yeni Touareg en büyük olmayabilir, ama markanın en pahalı SUV modeli olmaya devam edecek. ABD pazarı odaklı Atlas'ın aksine Touareg yeni MQB platformu ile yollara çıkmıyor ve teknik açıdan Porsche Cayenne ve Audi Q7 ile ortak bir platform üzerine yükseliyor. Teknik olarak Audi ve Porsche temsilcileriyle akraba olsa da bol kromlu heybetli ön ızgara Arteon'dan esintiler taşıyor. Bunun dışında cam çerçeveleri ve kapı eşiklerindeki krom yüzeyler de kalite algısını yükseltiyor.

Her ne kadar yeni nesil 6.0 cm artışla 4.86 metreye uzayan boyutları ve tasarımıyla çok ama çok daha heybetli bir duruş sergiliyor olsa da ABD pazarında sunulmuyor. Çünkü 18 cm daha uzun olan Atlas çok daha geniş bir iç mekâna sahip. Detaylar konusunda daha zayıf ve kokpitin kalite hissi daha düşük olsa da en önemlisi fiyatı daha uygun. ABD pazarında otomobil tüketicisi için bütün bunlar daha fazla katma değer yaratıyor. Yeni Touareg'de ise 12.4 inçlik geniş ekran kokpitin en önemli donanımı olarak öne çıkıyor.

Konu motorlar olduğunda Touareg'de ilk kez kullanıma sunulan dört silindirli motorlar adeta müjde niteliğini taşıyor. 2.0 litre hacimli turbo benzinli motorlar 190 ve 280 HP güç üretiyor. Dizel cephesinde ise 150 ve 240 HP gücünde motorlar söz konusu. Marka ayrıca bunun dışında bir plug-in-hybrid versiyonu üzerinde çalışıyor. Ancak kabul etmek gerekir ki, tüm bu özelliklere karşın Touareg ile yüksek satış adetlerine ulaşmak pek olası değil.

Tam bu noktada T-Cross devreye giriyor. 4,15 metre uzunluğu ile VW'nin SUV ürün gamının en küçük üyesi 2019 yılının ilk baharında ürün gamına dahil olacak. Tıpkı kuzeni Seat Arona gibi o da MQB platformu üzerine yükseliyor, sadece önden çekişli olarak üretiliyor, yüksek oturma pozisyonu sunuyor, yerden yüksek bir yapıya sahip ve daha büyük tekerleklerle donatılıyor. Bütün bu özelliklerle birlikte tasarımsal detaylar da onu markanın konvansiyonel küçük otomobillerinden ayırıyor. Özellikle arka taraftaki koyu renk ışık bandı onu pazardaki diğer modellerden ayrıştırıyor.

İç mekânda kullanılan havalandırma ızgaraları geleneksel bir yol izlese de, büyük ekran modern çağın gereklerini yerine getiriyor. Polo ile kıyaslandığında kızaklı arka koltuklar T-Cross'un daha fonksiyonel bir yapıya sahip olduğuna işaret ediyor. Motor seçenekleri 115 HP gücünde benzinli ve dizeller ile başlıyor.

Daha güçlü, daha büyük ve aynı zamanda daha dinamik bir seçenek arayanlar için Tiguan Coupe iyi bir seçenek olarak devreye giriyor. Makyajlı Passat gibi Tiguan Coupe de bu yıl yollara çıkacak. Arteon Shooting Brake için ise 2019 yılını beklemek gerekiyor.

Yine 2019 yılında sınıfının yaratıcısı Golf, sekizinci nesil olarak yollara çıkacak. Güncel nesil satışlarıyla markanın yüzünü güldürmeye devam etse ve sadece ekim ayında yüzde 22 ile satış adetlerini artırmış olsa da VW'nin ivedilikle bir önlem alması gerekiyor. Sonuç olarak BMW yeni 1 Serisi'ni, Mercedes ise yeni A-Serisi'ni pazara sunuyor. Her iki model de yeni multimedya odaklı kokpitiyle dikkat çekiyor.

Devasa ekranlı Golf

Yeni nesil Golf 2019 yılı sonunda satışa sunulduğunda neredeyse hiç değişmeyen dış boyutlara, ancak birkaç

VW Golf VIII: 48 volt besleme ve dijital kokpit



GOLF VIII
Birçok yeni teknoloji söz konusu. Dizel, benzinli ve hatta hibrit bulunacak, ama elektrikli olmayacak

ile geliyor ancak elektrikli olmayacak

yıl öncesine kadar üst sınıf bir otomobilde bile görmeyi hayal etmediğimiz devasa bir ekrana sahip olacak. Ayrıca head-up display daha okunaklı bir yapı sunmak üzere artık önemli bilgileri küçük bir plastik cam panele değil doğrudan ön cama yansıtıyor.

Sürücünün görüş alanında geniş bir siperlik tarafından koruma altına alınan tamamen dijital bir gösterge paneli yer alıyor. Direksiyonun sol tarafında bulunan küçük bir ekran üzerinden ışık kumandaları dokunmatik olarak kontrol edilirken orta konsolu adeta havada süzülüyor gibi görünen büyük bir dokunmatik ekran dolduruyor. Bu ekran donanım seviyesine bağlı olarak 8.0 ile 10.0 inç arasında farklı boyutlara sahip. Ekranın alt kenarında bulunan ince şerit şeklindeki dokunmatik yüzey üzerinden sürücü ve beraberindeki yolcu iklimlendirme sisteminin ayarlarını yapabiliyor.

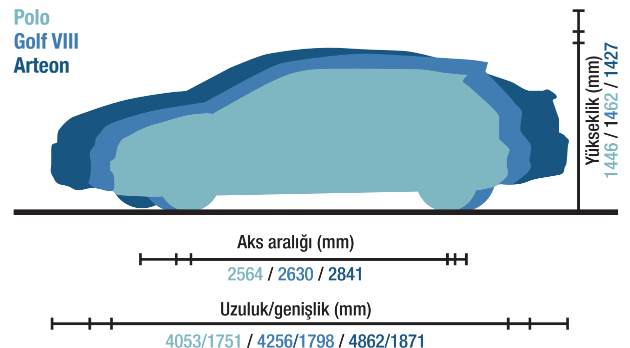
Manuel şanzımana alternatif olarak yapısı itibarıyla alan kazandıran ve bu sayede iç mekânın daha ferah olmasına imkan tanıyan drive-by-wire teknolojisine sahip bir çift kavramalı otomatik şanzıman da sunuluyor. Güncel nesil ile kıyaslandığında daha fazla baş mesafesi söz konusu olmayacaktır ama Arteon modelinden transfer edilen sürüş destek sistemleri sayesinde güvenlik seviyesinin artacağı kesin. Prensip olarak sistem üçüncü seviye otonom sürüş ile donatılabilecek altyapıya sahip ama kompakt sınıf bir Volkswagen modeli için bu teknoloji hâlâ oldukça maliyetli.

“48 volt beslemeli yarı hibrit sistem arka aksta bir elektromotoru ve hatta elektrikli dört tekerlekten çekişi mümkün kılıyor”

MQB PLATFORMU

Sedanlar ve çok daha fazlası

Volkswagen, Winterkorn döneminde geliştirmiş olduğu birçok teknik çözümle bir anlamda bir platform uzmanı haline geldi. Özellikle MQB (modüler enlemesine platform) adeta Lego gibi markanın temel platformu olarak öne çıkıyor. SUV olmayan modellerde platformun uzunluğu 80 cm’ye kadar uzayabiliyor.





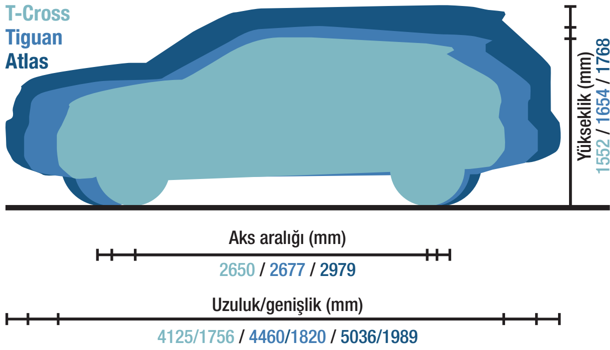
T-CROSS

Volkswagen'in en küçük SUV modeli sadece önden çekişli olarak sunuluyor ve aslında daha çok bir crossover. Pazara ise 2019 yılının ilkbaharında sunulacak

MQB-SUV PLATFORMU

Touareg'den de büyük

MQB'nin kullanım esnekliği ürün gamının en uzun modeli olan Atlas'a kadar uzanıyor. En küçük MQB platformuna sahip VW modeli Polo'dan aşağı yukarı bir metre kadar daha uzun olan Atlas, en küçük MQB SUV modeli olan T-Cross'tan ise 91 cm ve SUV ürün gamının amiral gemisi Touareg'den ise 176 cm daha uzun. Ancak V8 motorlar sunamıyor.





TOUAREG

Tıpkı Porsche Cayenne ve Audi Q7 gibi üçüncü nesil VW Touareg de yeni modüler uzunlamasına platform (MLB) üzerine inşa ediliyor ve motor seçenekleri arasında dört silindirli çözümler de yer alıyor. MQB ile yollara çıkan Atlas kadar geniş bir yaşama alanı sunamayan yeni Touareg, buna karşın 2.2 ton yerine 3.5 ton gibi son derece iddialı bir römork çekme kapasitesi sunuyor.

Yarı hibrit ve yakıt ekonomisi

Golf VIII, 48 volt besleme teknolojisiyle yollara çıkacak. Üstelik iki farklı versiyon bile olabilir. Düşük voltajlı bir hibrit versiyon (mHEV) kesin olarak üretim programında yer alacak. Bu sistemde kayışla motora bağlı bir marş jeneratörü ilk kalkış ve hızlanma anında motoru destekliyor ve fren anında bataryayı şarj ediyor. Bir diğer olasılık ise mHEV Plus. Bu sistemde 48 volt beslemeli marş jeneratörü aynı zamanda aksı hareket ettiriyor ve 48 volt batarya ile besleniyor. Bu sayede düşük güç gereksinimi olan sürüş koşullarında veya park ederken salt elektrik enerjisi ile yol almak mümkün olurken içten yanmalı motor devre dışı bırakılarak çok daha etkin bir süzülme fonksiyonu sunulabiliyor. Elektromotorun arka aksa sabitlenmiş olması salt elektrikli bir yapıyı da mümkün kılabiliyor.

Golf VIII'de kullanıma sunulan motorlar EA 221 Evo ailesine dayanıyor. Bu motor 1.5 litre hacimle zaten güncel ürün gamında kullanım buluyor. Daha küçük hacim, daha az silindir (1.0 litre üç silindir), optimize edilmiş yakıt verimliliği ve değişken türbin geometrisi gibi çözümler yakıt tüketimini düşürürken benzin partikül filtresi ise emisyonları düşürüyor. 160 HP güç ve 250 Nm tork değerine sahip 1.5 TGI motor yüksek çekiş gücüyle dikkat çekerken sürüş karakteristiği olarak dizel motoru da andırıyor.

Dizel motorlar üretim programında kalmaya devam edecek. 2,0 litre hacimli motorun 115 ila 240 HP

VW'DE SATIŞTAN SORUMLU JÜRGEN STACKMANN İLE GÖRÜŞTÜK

"Sadece beş tıkla yeni bir I.D."

Volkswagen sektörün öncü ve lider elektrikli otomobil üreticisi olmak istiyor. Jürgen Stackmann bunun için tamamen yeni bir satış konsepti geliştiriyor ve bir şeyden oldukça emin: Otomobil satış yöntemlerinin basitleşmesi gerekiyor.

Yeni elektrikli otomobillerinizi sadece beş adımda oluşturma imkânı sunmayı hedefliyorsunuz. Öte yandan her yerde müşterinin daha fazla kişiselleştirme olanağı aradığı ifade ediliyor.
Mevcut Golf oldukça karmaşık bir konfigürasyona sahip. Gereksiz ve oldukça karmaşık seçenekler ekledik. Bu, müşterinin ödemek istemediği gereksiz maliyetleri beraberinde getiriyor. Bu nedenle şu an bile ürün gamındaki karmaşık konfigürasyonları sadeleştiriyoruz. I.D. ailesiyle tamamen yeni bir yol izleme şansına sahibiz. 1.5 yılı aşkın bir süredir müşterilerimizle bu otomobillere neler ekleneceğini veya eklenmeyeceğini konuşuyor, görüşüyoruz. Belki de günün sonunda beş değil de yedi tık olacak ama işi mümkün olduğunca yalın tutmak için elimizden geleni yapıyoruz. Böylece üretim hattından çıkan otomobilleri; bayi, pazar ve hatta bölgeler arasında transfer edebiliriz ki bu da ürün teslim sürelerini kısaltacaktır.

Bayilerin de bu yolu izlemesi mi gerekiyor? Peki, onlara düşen görev ne?
Kesinlikle. Müşterilerin bilgilendirilmesi noktasında yine bayilere büyük sorumluluk düşüyor. İyi ve net bir bilgilendirmenin çok faydalı olacağı düşüncesindeyiz. Doğru şeyi yaptığına ve doğruyu bildiğine inandığı biri tarafından bilgi edinmesi tüketici için çok önemli. Biz buna önem veriyoruz. Ancak görev tanımları ve görev dağılımlarını yeniden oluşturacağız. Daha fazla sıcak satışa dahil olacağız.

Bu denli basite indirgenmiş bir ürünün online ortamda satışı daha kolay olurdu değil mi?
Daha önce de olduğu gibi bugün de önemli müşterilerin online alışveriş yaptığını düşünüyoruz. Ancak satın alma ön hazırlığını online ortamda tamamlayan müşteri son satın alma aşamasına sıra geldiğinde offline yöntemi tercih ediyor. Bayilerimizle onları devre dışı bırakmadan müşterilere nasıl bir online satış formülü üretebileceğimizi konuşuyoruz.

Yeni I.D. ürün ailesini ön plana çıkartmak için konvansiyonel ürün gamı sadeleştirilecek veya geri plana çekilecek mi?
Bizim için bunlar birbirlerine paralel ilerleyen iki farklı ürün ailesi. Elektrikli otomobiller ilk etapta en yaygın olarak satılan gövde tipleriyle satışa sunulacak ve ardından diğer seçeneklerle ürün gamı daha da genişleyecek. Bir müşterinin konvansiyonel ürün gamında herhangi bir eksiklik hissetmeyeceğinden eminim. Sonuç olarak içten yanmalı motorlara sahip ürün ailesinin güncel, cazip ama en önemlisi yalın olmasını tesis edeceğiz. Satış temsilcisi, sekiz motor seçeneği ve bunlara bağlı ürün konfigürasyonlarını ezberlemek zorunda kalmamalı.

KİMDİR

Doğum yeri 1961, Bankacı, ekonomist

1989'dan itibaren İngiltere ve Almanya olmak üzere Ford bünyesinde farklı görevler aldı

Kasım 2015'ten bu yana Volkswagen binek otomobillerinde satış, pazarlama ve satış sonrası hizmetler den sorumlu yönetim kurulu üyesi olarak görev yapıyor



Aynı zamanda sipariş sonrasında da ilave özellikler ekleme imkanı da öngörüyorsunuz? Abonelik sistemine dayalı modeller de sunacak mısınız?
Evet, müşterilerimize makul bir aylık ücret karşılığında otomobile dair tüm ihtiyaçlarını karşılayan mümkün olduğunca sorunsuz bir paket sunmak istiyoruz. Bu paketlerde kişiselleştirme imkanlârı da sunmak istiyor, müşterilere sipariş sonrasında bile mantıklı önerilerde bulunmak istiyoruz.

Otomobil tüketicisinin sırtındaki en büyük mali yüklerden biri değer kaybı. Bu durumda elektrikli otomobiller için değişecek mi?
Aslında gelecekteki elektrikli otomobillerin bu noktada bir şeyler değiştireceğini düşünmüyoruz. Sonuç olarak menzil ve şarj altyapısı gibi şu anki kısıtlayıcı sorunlar her geçen gün çözülmeye devam edecek ve en önemlisi şu an yüksek olan elektrikli otomobil satın alma maliyetleri düşecek. Bununla birlikte Avrupa genelinde elektrikli otomobiller teşvik edici bir dizi önlemler de alınıyor. Örneğin Fransa veya İsveç'te ek yakıt vergileri ekleniyor. Bunlar gerek yeni, gerekse de ikinci el elektrikli otomobilleri satın almaya yönlendiren etkenler. Norveç'te içten yanmalı otomobillerde olduğu gibi elektrikli otomobiller için de bir ikinci el pazarı oluşmaya başladı bile. İkinci el pazarının oluşmaya başlamasıyla değer kaybı oranı da biraz olsun azalacaktır.

Röportajı auto motor & sport için editör Gerd Stegmaier gerçekleştirdi

Elektrikli otomobiller: Bir milyon adet için beş model



I. D. CROZZ
Volkswagen, coupe tadındaki crossover model için yüksek satış adetleri beklentisi taşıyor. 2019'da satışa sunulacak

I. D. BUZZ
Seri üretim versiyondan biraz daha uzun olan 5.0 metre uzunluğundaki konsept çok ilgi görmüştü. Marka 2021 yılı için seri üretim umutları taşıyor





I. D. AERO
Boyu 4.60 metre olan bu sedan, uzunluğu 4.80 metre olan bir sedanın yaşama alanını sunma iddiasında. 2018 yılında ilk konsept otomobil tanıtılacak

I. D. LOUNGE
Kuvvetle muhtemel ailenin şimdilik en büyük üyesi. Yaklaşık 5.0 metre uzunluğu ile Atlas standartlarında tam boy bir SUV olacak. Bu modelin pazara en son girmesi bekleniyor

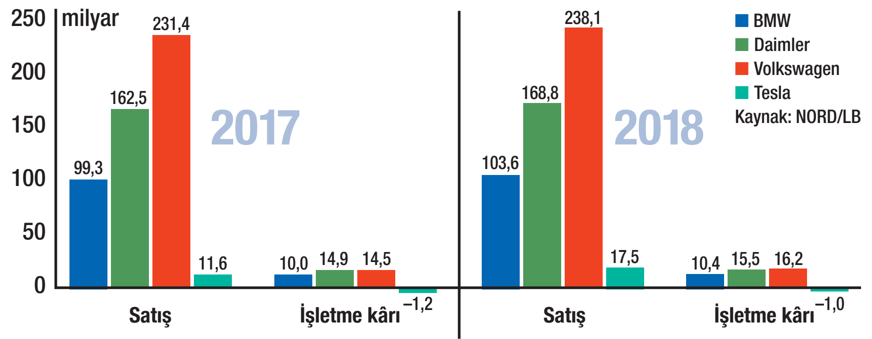


I. D. **Klasik kompakt otomobil boyutlarıyla dışardan bakıldığında Golf, ancak içine geçildiğinde Passat olma iddiasında ve 2019 yılında satışa sunulan ilk model olacak**



YATIRIM: HACİMLE GELEN AVANTAJ

VW Grubu önümüzdeki beş yıllık süre içerisinde 70 milyar Euro yatırım yapmayı planlıyor. Bunun 34 milyar Euro'su elektrikli otomobiller ve dijitalleşmeye akacak. Buna karşın 2016 yılında yüzde 7.3 olan yatırım oranının yüzde altıya düşmesi söz konusu. VW böylece rakiplerine oranla yüksek satış adetlerine daha fazla yatırım yapabilecek. Marka 2025 yılında satışların yüzde 25'inin elektrikli otomobillerden oluşmasını öngörüyor. Toplam satış adedi 12 milyon civarında olması hedeflendiği göz önüne alındığında; bu 3 milyon kadar elektrikli otomobil ediyor. Yani BMW veya Daimler'in 2017 yılında sattığından yüzde 50 veya Tesla'nın satışlarından yüzde 30 daha fazla...



arasında güç seçenekleri bulunuyor. Daha güçlü bir Golf arayışı içerisinde olanlar için 2.0 TFSI devreye giriyor. GTI'da 245 HP güç kullanıma sunan motor Performance edisyonunda 275 ve Golf R'da ise 320 HP güç üretiyor. Golf R, geniş hava girişlerine sahip daha agresif tasarımlı ön tamponuyla GTI versiyonlarından ayrışıyor. Daha önce olduğu gibi yeni nesilde de bir station ve bir de daha yüksek Alltrack versiyonu satışa sunulacak. Bu iki versiyon standart Golf'ten 5.0 cm daha uzun aks aralığına sahip olacak.

e-Golf yerine I.D.

Volkswagen elektrikli ürün gamı için yeni bir platform inşa ediyor. Bu platform modüler elektrikli platform (MEB) olarak kodlanırken, Volkswagen bu teknoloji için altı milyar Euro yatırım yaptı. Kulağa çok büyük bir rakam gibi gelebilir ancak markanın içten yanmalı motor teknolojilerine ilave 10 milyar Euro yatırdığı göz önüne alındığında elektrikli otomobil yatırımının ne kadar makul bir yatırım tutarı olduğu anlaşılıyor. Ayrıca MQB adındaki platform için de 15 milyar Euro yatırmıştı.

Bu denli büyük yatırım tutarları,eğer yüksek satış adetlerine ulaşırlarsa makul bir sürede kendini amorti ediyor ve kazanca dönüşmeye başlıyor. Diğer üreticiler var olan platformlara elektrikli teknik yapıyı entegre etme yoluna giderken VW'nin özgün bir platform için bu denli büyük bir yatırım yapıyor olması markanın yüksek satış adedi hedefiyle açıklanabilir. Aslında elektrikli otomobil için özgün bir platform kullanan tek üretici de değil. BMW de i3 ile bu formülü uygulayanlardan hem de oldukça yüksek maliyetli karbon kullanımıyla. BMW, VW gibi 2025 yılı için elektrikli otomobil payını yüzde 15 olarak öngörecek olsa, bu 400 bin lektrikli araç anlamına gelirdi. Volkswagen ise sadece VW markası ile 1 milyon hedefi ile yola çıkıyor. Bunun için ise sadece Çin'de pazar payı ile doğru orantılı olarak 600 bin adet satış gerçekleştiriyor olması gerekiyor. Söz konusu hırslı hedefleri tutturmak için ona uygun bir ürünle yola çıkmak gerekiyor. VW bu nedenle 2019 yılında Golf VIII satışa sunulduktan sonra ilk MEB platformuna sahip otomobilini lanse edecek: Bir kompakt sınıf elektrikli otomobil. I.D. Yani MQB platformu ile artık sunulmayacak olan e-Golf'ün yerine yollara çıkacak. Dahası I.D. modelinin kompakt sınıf boyutlarına karşın bir Passat kadar geniş bir yaşama alanı sunması öngörülüyor. Yine 2019 yılında Tesla'nın anavatanı ABD de dahil olmak üzere bir elektrikli crossover olan I.D. Crozz pazara sunulacak. MEB platformunda bataryalar araç zeminine gizlenirken motor arka kısımda yer alıyor. İsteğe bağlı olarak dört tekerlekten çekiş sistemi veya 375 HP'ye varan daha güçlü seçenekler de sunulacak. Teknik yapı birçok avantajı beraberinde getiriyor. Uzun aks aralığı ve kısa aks sonrası uzantılar kadar şaft tüneli de olmadığından iç mekân daha da büyüyor ve yaşama alanı daha optimum değerlendirilebiliyor. Büyük çaplı tekerlekler elektromotorun torkunu en iyi şekilde yola aktarıyor. Bu teknik yapı farklı segmentlerde elektrikli otomobil çözümleri sunacak. Volkswagen, MEB adındaki platform ve teknik yapı ile neler yapılabileceğini MEB platformuna sahip bir yarış otomobili ile efsanevi tırmanma etabı Pikes Peak'te gözler önüne serecek.

> **"Diğer üreticiler var olan modelleri elektrikliye uyumlu hale getirmeyi tercih ederken, Volkswagen tamamen yeni bir platform geliştirme yoluna gidiyor"**

MEB platformundan sorumlu Christian Senger modüler teknik mimariye rağmen tamamen farklı sürüş karakteristikleri elde etmenin mümkün olduğunu ifade ediyor ve ekliyor: "I.D. olağan bir kompakt sınıf otomobil karakteri sergilerken daha büyük I.D. Crozz ise daha fazla yaşama alanı ve daha yüksek oturma pozisyonuyla daha fazla yol konforu vaat ediyor." Ancak Senger'e göre yarının otomobili oturum konforuyla değil daha çok dijital yönüyle farkını ortaya koyacak: "Geleceğin otomobili işe giderken olası yol tıkanıklıklarından kaçınmak için alternatif yollar sunmakla kalmayıp gerekirse alternatif bir araç önerisi de getirecek." Araştırmacı Müller-Pietralla da bu görüşle hemfikir. Dolayısıyla Volkswagen dijitalleşme konusuna çok büyük hassasiyet gösteriyor. Elektrikli otomobil yolda, geriye ise dijitalleşmeyi tamamlamak kalıyor.

Yazı: Gerd Stegmaier, Birgit Priemer
Bilgisayar çizimleri: Christian Schulte





SONUÇ

VW, MEB ile grup içerisinde kendi Tesla'sını yaratıyor

Golf VIII, 2019'da geliyor ve elektrikli bir versiyonu olmayacak. Marka güncel Golf-e ile iyi de para kazanıyor ama bağımsız bir platform ile ilerlemeyi tercih ediyor. VW, elektrikli modelleriyle oldukça yüksek satışa adetlerine ulaşmayı ve ölçek ekonomisinden kazanmayı amaçlıyor. Belirlenen hedefler rakiplerin hepsinin üzerinde. MQB payı 2016 yılında yüzde 40 iken, 2018 yılında bu oranın yüzde 70'e çıkması hedefleniyor. 2025 için toplam satışlarının yüzde 25'inin elektriklilerden oluşması öngörülüyor. Ancak bu şekilde markaya çok zarar veren dizel skandalı telafi edilebilir.



Mert Yılmaz
@MertYilmazRS
mert@automotorsport.com.tr

Klasiğin de ötesinde

Geçtiğimiz ay, sevgili Burak Ertem'in Youtube kanalı Benzin TV'nin bir çekimi için rallileri yakından takip edenlerin iyi tanıdığı Kemal Gamgam'ın garajındaydık. İçerisi lastikler, jantlar, yedek parçalar doluydu. Tabii bir de otomobiller. Kapıdan girişte sizi bir Ford Escort Cosworth karşılıyor ama bu otomobil bile ilgimi çekmiyor çünkü standart (!) Kemal ağabeyin oğlu Ali kullanıyormuş Cosworth'ü ve günlük kullanıma şaşırtıcı derecede uygunmuş. Dedim ya beni ilgilendirmiyor. İlgilenmem için içinde roll-bar olması gerekli. Diğer tarafta ise yarış otomobilleri duruyor. Ford Escort'un hem Mk1'i hem de Mk2'si mevcut. Yanlarında ise diğer bir arkadan itişli canavar Opel Kadett duruyor. Bir diğer Opel ise henüz tam bitmemiş olan Manta 200. Ayrıca Grup A Astra da bütün heybetiyle orada. Beni tanıyanlar hâlâ tatmin olmamış olacağımı bilir. Eğer garajda sadece bu otomobiller olsa elbette her taraflarına dokunur, içine biner, kokularını sindirirdim. Ama sürprizler bununla da bitmiyor. Nispeten daha modern bir ralli otomobili olan Citroen C2 R2'de orada. Ülkemizde birçok C2 yarış aracı var ama tek R2 bu. Evet, şimdi benim topraklarıma geliyoruz. C2 R2 de o topraklardan geliyor ama efsane tanımlaması yapılacak bir otomobil değil. Asıl efsaneyse Renault 19 16S. Ne var ki diye sorabilirsiniz. Ülkemiz de tek tük de olsa Renault 19 16S var. 140 HP gücündeki 1.8 lt 16V motora sahip olan bu otomobil hızlı ama nesi efsane dediğinizi duyar gibiyim. Efsane çünkü bu araç Grup A. Zamanında Renault Sport Türkiye ekibinden Nejat Avcı, Rıza Çukurova ve Emre Yerlici gibi pilotların kullandığı bu otomobil, 1.8 lt değil 2.0 lt hacminde. Zamanında 240 HP civarında olduğu söylenirdi. Fransa'da Grup A Renault 19 16S popüler bir otomobil olmadı. Onların fabrika takımı Clio ile yarışırdı doğal olarak. Ama bizde Renault 19 üretimi başlayınca Clio Maxi mekaniği kullanılarak Grup A 19 16S yaratıldı. Clio Maxi'nin bazı örneklerinde olduğu gibi sıralı şanzımanı yoktu ama altı ileri Sadev dog box şanzımana yer verilmişti. Kısaca bu araç neredeyse Türkiye için yaratılmıştı diyebiliriz. Öyle ki, Renault Sport müzesinde bile yok. Bu otomobili defalarca canlı izledim. Performansına zaten diyecek yok ama asıl etkileyici olan sesiydi. Bu nedenle Kemal ağabeyin garajında özellikle çalıştırdık. O koltuğa oturmak, Grup A bir otomobili çalıştırmak paha biçilmezdi. Hafif hafif gaz verdim. Daha 2000 d/d'de bile öyle bir ses çıkıyor ki, pistonların patlamasını, eksantriklerin dönüşünü, supapların açılıp kapanmasını tüm bedeninizde hissediyorsunuz. Bir de içimde kalmasın diye birinci vitese takıp 10 cm yerinden oynattım otomobili. O gün Kemal Gamgam garajda değildi, bu nedenle daha fazlasını yapmak istemedim ama kullanmam için izin vereceğine de eminim. Belki bir gün sayfalarımıza konuk ederiz.

Biz aslında oraya başka bir efsane için gitmiştik: Renault 5 Turbo 2. Daha önce Aras Dinçer, auto motor & sport okuyucuları için bu otomobili kaleme almıştı. Bense başka bir işim olduğu için çekime gidememiştim. Bu sefer fırsatı kaçırmadım. Renault değişik markadır, herkes sevmez. Fakat iş Renault 5 Turbo olunca, Fransız markanın düşmanları bile saygı duruşuna geçer. Özellikle arka tarafına saatlerce baksam sıkılmam. Benzin TV çekiminde neredeyse olayın asıl kahramanı Burak Ertem'i otomobile bindirmedim diyebilirim. Aras Dinçer ile keyifli bir gün geçirdik. Evet belki günümüz standartlarında inanılmaz bir gidişi yok ama kendini sevdirmeyi biliyor. Tüm bunları 1.4 lt hacimle yapması ise inanılmaz. Kısaca Renault, hacim küçültme işini 80'lerde yapmıştı bile...

FOKUS POKUS MEDYA

İmtiyaz Sahibi: Yaman Yılmaz
Yayın Yönetmeni: Yaman Yılmaz, Volkan Demirkuşak
Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu): Mert Yılmaz
Görsel Yönetmen: Ersen Akçay
Yazı İşleri: Özerk Ihlamur
Katkıda Bulunanlar: Rahşan Gülşan, Yağız Avcı, Aras Dinçer, Hatice İrem Güneş, Osman Yavuz, Egemen Atiyar, Talha Özkaya

Fotoğraf Editörü: Alp Emre Göksel

FPM Yayın Direktörü: Ahmet Armağan

automotorsport.com.tr
Online Direktörü: Onur Okumuş

Reklam Müdürü: Melis Kayahan

Licensor: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Presidents: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier
Director Business Development & Strategy International: Barbara Groscurth

Yazışma Adresi: Fokus Pokus Medya, Dikilitaş Mah. Ayazmadere Cad. 34/4 34349 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Doğan Dağıtım Satış Pazarlama Matbaacılık Ödeme Aracılık ve Tahsilat Sistemleri A.Ş.
Basımcı: Matsis Matbaa Hizmetleri
Basıldığı Yer: Tevfik Bey Mah. Dr. Ali Demir Cad. No: 51 Sefaköy/İstanbul
0212 624 21 11
www.matbaasistemleri.com

Yayın türü: Yerel, süreli, aylık

auto motor & sport **İletişim Hattı**
www.automotorsport.com.tr
Tel: (0 212) 356 84 00
iletisim@automotorsport.com.tr
Abonelik: automotorsport.com.tr/abone
IBAN: TR33 00046 00571 888 0000 24 928

auto motor & sport
Yayınlandığı ülkeler
- Türkiye
- Almanya
- Bulgaristan
- Çek Cumhuriyeti
- Çin
- Hırvatistan
- İsveç
- Macaristan
- Norveç
- Polonya
- Romanya
- Slovakya

auto motor & sport **Ailesi**
Diğer yayınlar
- auto test (Arjantin)
- Carro (Brezilya)
- L'Automobile Magazine (Fransa)
- autopista (İspanya)
- auto illustrierte (İsviçre)
- Automovil (Meksika)
- auto hoje (Portekiz)



Ahmet Armağan
@ahmet_armagan
ahmet@automotorsport.com.tr

Yakın gelecekte fuarlar

Teknoloji, teknoloji teknoloji… Hayatımızın her noktasına sızan bu kavram otomobillerin de omurgasını oluşturuyor. İnovatif gelişmeler, bağlanabilirlik, aktif güvenlik sistemleri, otonom sürüş derken yeni modelleri otomobil fuarları yerine teknoloji fuarlarında mı göreceğiz?

Frankfurt, Paris, Cenevre, Detroit ve diğerleri... Otomobil üreticilerinin kıyasıya bir rekabette olduğu, fuar standlarının adeta görsel şölene dönüştüğü yerler... Günlerce süren, devasa alanlara kurulmuş yüzlerce otomobil ve binlerce ziyaretçiye ev sahipliği yapan bu şehirler, 1898 yılından beri yepyeni modellerin ilk kez gösterildiği yerler oldu.

Her yıl tüm dünyanın gözleri buralara çevrilir, hangi marka hangi modeli nerede tanıtacak heyecanı otomotiv dünyasını sarardı.

Son yıllarda bu heyecanın dozu bir hayli düştü. Herkesin kendi evinde gövde gösterisine dönüşen katılımlar, çoğu zaman katılmamaya kadar da gitti. Bir anlamda katılımcılar tarafından fuarlara ilgi azaldı.

Majör fuarlara katılmak, üreticiler için hem çok yüksek maliyetlere, karşılığında da efektif geri dönüşler sağlamamaya başladı. Bunun paralelinde yukarıda da bahsettiğim gibi otomotiv dünyası; teknoloji, elektronik, bağlanabilirlik ve mobilite kavramlarının içine beklenenden çok daha hızlı bir şekilde girdi. Halen de tam gaz gelişen bu kavramlar otomobillerin adeta omurgasını oluşturmaya başladı.

Hal böyleyken, üreticiler de kendilerine teknoloji fuarlarında daha çok yer bulmaya başladı. Bunlardan biri de parlak ışıklarıyla tanıdığımız ABD'nin eğlence kenti Las Vegas'ta her yıl yapılan CES (Consumer Electronics Show - Tüketici Elektroniği Fuarı).

Dünyanın en büyük teknoloji fuarı olarak anılan ve geleceği şekillendiren bu etkinliğin bu yıl 51'incisi düzenlendi.

Bu fuar; yeni icatlara günlük hayatı kolaylaştıran girişimcilere, uçan taksilerden dans eden robotlara kadar birçok yeni ürünü tüketicilerin beğenisine sunuyor. Bunlara ek olarak fuarın en ilgi çekici yanlarında biri de otomobil üreticilerinin ve yeni nesil tedarikçilerin CES Fuarı'na ilgisiydi. Daha akıllı şehirler öngören oto şirketleri, daha fazla menzil ve enstrümantasyon sistemleri vaat eden yakıt pili teknolojileri de fuarın otomobille ilgili öne çıkan konu başlıkları arasındaydı. Fuarda bir de Tesla'ya rakip vardı. Byton tarafından tanıtılan elektrikli otomobil konsepti, şimdiden en çok konuşulan modellerden biri olmayı başardı. 523 kilometre menzile sahip olan elektrikli SUV modeli 272 HP gücünde bir motora sahip olacak. Bu bir anlamda içten yanmalılarda sonun başlangıcı niteliğinde bir haber. Honda da CES'teki yerini almıştı. Robotik sistemler, mobilite ve enerji yönetimi konularına odaklanan yenilikleriyle teknoloji meraklılarının yoğun ilgisiyle karşılaştı. Japon marka, fuarda tanıttığı 3E Robotic Concept'i insanların ihtiyaçlarını anlamak ve hayatlarını kolaylaştırmak için tasarlanmış bir dizi deneysel teknolojiyi bünyesinde barındırıyor.

Alman üretici Mercedes-Benz'de "MBUX" (Mercedes-Benz User Experience – Mercedes-Benz Kullanıcı Deneyimi) adını verdiği yeni bilgi-eğlence sistemini tüm dünyaya tanıttı. Marka ayrıca, A-Serisi'nin iç tasarımının dünya lansmanını yine bu fuarda yaptı.

Jeep markası da yeni Wrangler'i ilk kez CES'te ziyaretçilerin karşısına çıkardı ve Jeep Adventure Reality uygulaması ile akıllı saat uyumlu Uconnect uygulaması, Family Alerts, Uconnect navigasyon için çevrimiçi aramayı da içeren, yeni bağlantılı servislerini bu fuarda tanıttı. Toyota Araştırma Enstitüsü, gelecek jenerasyon otonom araştırma aracı olan Platform 3.0'ı, Nissan da sürücüler için reaksiyon sürelerini hızlandırmayı vaat eden Brain-to-Vehicle, ya da B2V adını verdiği teknoloji yine ilk kez bu fuarda karşımıza çıkardı.

Bunlar tabii ki öne çıkan teknolojiler ve üreticiler... Daha aklıma gelmeyen birçoğu var. Şöyle kısaca bir geriye dönüp bakarsak bu kadar otomotiv üreticisi bu fuara bu denli önem verip, yeni olan tüm teknolojilerini burada sergileyecek şekilde plan yapıyorsa, bizler Cenevre'yi, Paris'i, Frankfurt'u önümüzdeki yıllarda ya daha az görürüz ya da onlar da birer CES'e dönüşebilir. Tıpkı geçen seneki Frankfurt IAA'da olduğu gibi...



Ford Fiesta 1.5 TDCi

Ford'un küçük sınıftaki temsilcisi Fiesta geçtiğimiz aylarda yenilendi. 1.0 lt'lik Ecoboost'un ardından bu sefer de Fiesta'da ilk kez yer verilen 1.5 lt'lik yeni nesil turbo dizel motorla birlikteyiz.

Fiesta hem dünyada hem de ülkemizde çok sevilen bir model. Hemen herkese hitap edecek skalada geniş bir motor yelpazesi bulunuyor. Ödüllü Ecoboost motor hem manuel hem de otomatik olarak tercih edilebiliyor. Performanslı, çok cimri olmasa da tutumlu... Daha fazla performans isteyenler içinse 200 HP'lik ST var.

Dizel versiyonlar halen sıklıkla tercih edilen seçenekler arasında ve 'dizel öldü' diyenlerin biraz daha beklemesi gerekecek. Biz bugün auto motor & sport'ta 'daha fazla ekonomi diyenler' için Fiesta 1.5 TDCi'ın direksiyonuna geçiyoruz.

Hatırlarsanız geçmişte Fiesta dizel versiyonla adından sıkça söz ettiriyordu. Özellikle 2002-2008 yılları arasında üretilen beşinci neslin çok büyük bir bölümü dizellerden oluşuyordu. Hatta pek kullanışlı olmasa bile robotize şanzımana sahip bir otomatik seçeneği de yer alıyordu. Ardından Ford, altıncı jenerasyonda PSA'dan aldığı 1.4 lt'lik 70 HP gücündeki motorla yola devam etti. Ta ki kendi üretimi olan 1.5 lt'lik yeni üniteye dek.

Bugün aynı motor 120 HP gücüyle Focus'ta da kullanılıyor. Fakat Fiesta'da yer alan ünite 85 HP gücünde. Tork değeri de 1750-2500 d/d arasında 215 Nm ki, bu güçteki torkun etkisini özellikle büyük viteslerde kaldığınızda tekrar hızlanırken çok net hissediyorsunuz. Tabii ki buradaki en önemli diğer bir yenilik de artık altı ileri manuel bir şanzımana yer veriliyor olması. Bu size yüksek hızlarda daha fazla ekonomi yapma olanağı sağlıyor.

Tüketim değeri ise tabii ki eskisinden çok daha iyi. 100 km'de sadece 3.5 lt. Bu değer fabrika verisi fakat Fiesta'yı dikkatli bir şekilde kullanırsanız, 4.5-4.6 lt/100 km'yi rahatlıkla görebilirsiniz. Tüm bunlara ek olarak motorun çok sessiz olduğunu söylemeliyim. Fiesta'daki izolasyonunun geliştirilmiş olmasının payı büyük fakat yeni nesil dizel motorun kabine yansıttığı seste üç silindirli benzinli bir motor gibi. Dizel motorlu Fiesta'nın ağırlığı 1191 kg ve otomobildeki güç dağılımı ton başına 70 HP'den fazla. Bu da küçük sınıf için fena bir değer değil.

Yine bu model de Fiesta'nın yıllar boyunca süregelen parlak sürüş dinamiklerini, keskin direksiyon hissini ve iyi sürüş özelliklerini yansıtıyor. Ford ayrıca Fiesta'da çok sayıda yüksek teknoloji ürününü bu versiyonda da sunuyor. Bir çarpışmayı algılayan ve otomobili otomatik olarak durduran Active City Safety sistemi opsiyonel olarak tercih edilebiliyor. Fiesta'da standart olarak yedi hava yastığı sunuluyor ve EuroNCAP çarpışma testlerinde beş yıldıza sahip.

Fiesta 1.5 TDCi başlangıç seviyesi olan Trend donanımla birlikte 85 bin 500 TL'ye satılıyor, en yakın rakibi Volkswagen Polo ise 1.6 lt'lik 80 HP gücündeki TDI motoruyla 95 bin 600 TL'ye satılıyor ki, bu ciddi bir fark. Diğer yanda 1.5 lt'lik 75 HP gücündeki Clio Joy donanımıyla 84 bin 850 TL. Fiesta dizel motor seçeneğinde otomatik şanzımanına yer vermiyor fakat sunduğu donanım ve sürüş özelliklerine göre fiyatı rakiplerine oranla oldukça makul.

Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ


Ekonomik sürüş


Kendini yeni hissettirmiyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı HB, uzunluk x genişlik x yükseklik 4040 x 1783 x 1476 mm, aks aralığı 2493 mm, boş ağırlık 1191 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 195/55 R16

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri manuel şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1499 cc hacim, 3750 d/d'de 85 HP güç, 1750 d/d'de 215 Nm tork

Performans
0–100 km/s..12.5 sn
Maksimum hız................................ 175 km/s
Yakıt tüketimi............................ 3.5 lt/100 km

Fiyat
Ford Fiesta 1.5 TDCi MT Trend.......... 76.500 TL


Fiesta'nın tasarım çizgileri artık daha zarif


Opsiyonel olarak sunulan B&O ses sistemi sınıfında benzersiz



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 4 kapılı sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4445 x 1748 x 1466 mm, aks aralığı 2652 mm, boş ağırlık 1090 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 195/55 R16

Güç aktarımı
Önden çekişli, 5 ileri manuel şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, SOHC, 8V, turbo dizel, 1560 cc hacim, 4000 d/d'de 92 HP güç, 1750 d/d'de 230 Nm tork

Performans
0–100 km/s....................................... 11.2 sn
Maksimum hız............................... 180 km/s
Yakıt tüketimi............................ 4.3 lt/100 km

Fiyat
Peugeot 301 1.6 e-HDi Allure........... 82.500 TL

Peugeot 301 1.6 e-HDi Allure

Fransız markanın satış anlamında en önemli modellerinden biri olan 301, geniş bir makyaj operasyonundan geçirildi. Otomobil, en paketi olan Allure donanımıyla konuğumuz oldu.

Peugeot'nun 2012 yılında Paris Otomobil Fuarı'nda tanıttıktan sonra piyasaya sunduğu 301 modeli, aslında satış potansiyeli çok yüksek olan bir segment için ideal bir modeldi ve bunu da satışa çıktığı günden beri yakaladığı yüksek adetlerle kanıtlamış oldu. Aslında 301 model ismi çok da yeni değil, 1932-1936 yılları arasında Peugeot'nun ürettiği 301'nin tekrar canlandırılması markanın köklü geçmişine de vurgu yapıyor.

Kompakt sedan segmenti aslında Batı Avrupa'da pek de sevilen bir sınıf değil fakat 301, ülkemiz başta olmak üzere, Doğu Avrupa, Güney Amerika ve Asya kıtasında; özellikle geniş yaşam alanı, ekonomik motor seçenekleri ve pratik kullanımıyla sevilen bir model olmayı başardı. Türkiye'de 1.6 litrelik e-HDi 92 HP'lik dizel motor ve 1.2 litrelik atmosferik 82 HP'lik motorlarla satılan 301, otomatik şanzıman seçeneği sunmuyor ki, zaten bu segmentte otomatik şanzıman da maliyeti arttırdığı için pek de tercih edilmiyor. Benzinli versiyon 71 bin TL'den başlarken, dizel motorlu seçenek 82 bin 500 TL'ye satılıyor. Active ve Access donanımlar benzinli motorda sunuluyor, Allure isimli en yüksek donanım paketini ise sadece dizel motorla satın alabiliyorsunuz.

Rakiplere baktığımızda kardeşi Citroen C-Elysee'in dışında, Hyundai Accent Blue ve her ne kadar Fiat yetkilileri kabul etmese de algı açısından Egea Sedan yer alıyor. Fiyat anlamında ise Hyundai ve Fiat, Peugeot ve Citroen'den daha yüksek başlangıç rakamlarına sahipler.

2012 yılında tanıtılan 301, artık yenilenme ihtiyacı duyuyordu ve Fransızlar 2017 yılında 301'e kapsamlı bir makyaj uyguladı. Özellikle ön tasarımı markanın yeni tasarım diline uygun olarak elden geçirildi ve çok daha modern bir görünüme kavuşturuldu. Arkada ise aslan pençesini andıran stoplar makyajın 301'e getirdiği en büyük yeniliklerden biri olarak dikkat çekiyor. Kabinde kaliteyi artırmak için eklenen yeni parçaların dışında en büyük yenilik Allure donanım paketi ile birlikte gelen 7.0 inçlik dokunmatik ekran oldu. Mirrorscreen özelliği ile Android Auto ve Apple CarPlay desteği de sunan ekran, bu sınıfın en kullanışlı arayüzlerinden birine sahip. Bu ekrandan ayrıca yine Allure donanımında standart olarak sunulan geri görüş kamerasına da sahip olabiliyorsunuz. Allure donanımla bu ekranın haricinde güvenlik kısmında yan hava yastıkları sunulurken, konfor tarafında deri direksiyon simidi, ön kol dayama, dijital klima ve piyano siyahı ön konsol kaplamasına kavuşuyorsunuz. Dış tasarımda Allure ile 16 inçlik alaşım jantlar, krom kapı kol çıtaları ve diğer krom detaylar standart olarak geliyor.

Gelelim biraz da motor ve sürüş özelliklerine... 301'in doğal olarak en çok tercih edilen motor seçeneği olan 1.6 litrelik 92 HP'lik e-HDi isimli dizel motoru test aracımızın kaputunun altında da yer alıyordu. Düşük devirlerden itibaren sunulan 230 Nm'lik tork ile birlikte neredeyse bir tonluk hafif ağırlığı olan 301, hem şehir içinde hem de şehir dışında yeterli performansı sunmayı başarıyor. Beş ileri manuel şanzımanın motorla uyumu başarılı ve geçişleri yumuşak.

301'in asıl mahareti ise yakıt tüketiminde ortaya çıkıyor. Fabrika verisi 4.1 lt/100 km'lik ortalama tüketim değerini tutturmak biraz zor da olsa özellikle şehir içinde 4.7 lt/100 km gibi ortalamalarla yolculuk edebiliyorsunuz.

301, makyajla birlikte özellikle önden bakıldığında daha modern görünüyor

SONUÇ

👍 Tutumlu motor

👎 Yalıtım

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



Kabinde en büyük yenilik, 7.0 inçlik dokunmatik ekran

Aslan pençesi şeklindeki stoplar şık duruyor



Grandland X oyunu bozar mı?

Kompakt SUV'lar arasında sürekli bir gelişim var. Hemen her marka adından daha fazla söz ettirebilmek adına rakiplerin önüne geçecek farklı birçok yönüyle karşımıza çıkıyor. Yepyeni Grandland X'i inceliyoruz...

Opel markasına olan güveni bir kenara koyarsak, Alman üretici SUV anlamında tarihi boyunca ne çok ilgi gören bir model ne de satış başarısı anlamında akılda kalan bir SUV yarattı. İlk aklıma gelenler arasında Frontera ve Antara var. Frontera'yı saymazsak, yakın geçmişteki Antara da GM'in ortak platformda ürettiği Captiva'dan daha iyi olmasına karşın bu aracın gerisinde kalmıştı. Opel, Mokka'ya dek SUV-crossover anlamında bir model üretmedi. Mokka, farklı ve dikkat çekici bir seçenek oldu. Yeni motorlar, dört tekerlekten çekiş seçenekleri derken otomobil yenilendi ve tam da o sırada Opel'in PSA'ya satışı gerçekleşti. Bu birleşimin ilk ürünü de Peugeot 2008 altyapısına sahip olan Crossland X modeliydi. Artık hem altyapılar hem de motorlar Opel modellerinde kullanılmaya başlandı. Ardından da 3008 platformuyla birlikte kompakt SUV olan Grandland X gelerek bir anlamda da Opel'in X ailesi tamamlanmış oldu.

Ben bu otomobili geçtiğimiz aylarda Frankfurt'ta kullanmış ve izlenimlerimi sizlere aktarmıştım. Tabii bugün daha detaylı bir sürüş gerçekleştiriyoruz.

Grandland X ile geçirdiğim dört günün ardından ortak platform ve aynı motoru kullanıyor olmasına rağmen otomobilin asla bir Peugeot gibi hissettirmediğini söyleyebilirim. Genel olarak bu tip devşirme modeller gerek sürüş, gerek tarz, gerekse de kabindeki algı olarak mutlaka orijini olan modeli anımsatır. Opel bunu Grandland X'te çok iyi bir şekilde başarmış. Otomobil gerçekten de Opel gibi hissettiriyor. Peugeot 3008 ile kıyasladığımızda iki farklı otomobil dersek yanlış bir şey söylemiş olmayız.

Grandland X'e geri dönersek, tasarım olarak kendini heybetli ve kaslı gösteren bir çizgisi var. Otomobilin içine bindiğiniz anda özellikle baş

Grandland X, ayrıca 1.2 lt'lik turbo benzinli motorla da tercih edilebiliyor



mesafesi hem önde hem de arkada iyi bir şekilde ayarlanmış. Bu da beraberinde oldukça geniş ve ferah bir kabin algısı yaratıyor. Kabin tasarımı ise 3008'e oranla çok daha sade ve geleneksel bir görünümle sizi karşılıyor. Tüm kumanda düğmeleri bildik ve alışıldık şekilde konumlandırılmış. En büyük yenilik ise ortadaki büyük ekran.

Grandland X'te opsiyonel olarak koltuk ısıtma-soğutma, direksiyon ısıtma, sürüş destek sistemleri gibi birçok inovatif yenilik yer alıyor. Kompakt sınıfta bir SUV olsa da bunlar artık kullanıcılar aradığı özellikler arasında.

Kaputun altına baktığımızda da PSA imzalı 1.6 lt'lik 120 HP gücündeki turbo dizel ünite bizi karşılıyor. Otomobili performansı aslında birçok noktada tatminkâr fakat bazı hızlanma noktalarında Grandland X biraz daha güce ihtiyaç duyuyor. Alt devirlerdeki anlık turbo gecikmesi



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4477 mm x 1609 mm x 2098 mm, aks aralığı 2675 mm, boş ağırlık 1350 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/65 R17

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1560 cc hacim, 3750 d/d'de 120 HP güç, 1750 d/d'de 300 Nm tork

Performans

0-100 km/s..12.2 sn
Maksimum hız................................ 185 km/s
Ortalama tüketim......................4.6 lt/100 km

Baz fiyat

Opel Grandland X 1.6 Turbo D........166.200 TL







Kabindeki düğme ve kumanda paneli geleneksel bir düzene sahip



Altı ileri otomatik şanzıman oldukça başarılı

de sıyrılmak istediğiniz ani durumlarda can sıkabiliyor. PSA'nın EAT6 adını verdiği tork konvertörlü otomatik şanzıman Grandland X'te de kullanılıyor. Zaten diğer Peugeot modellerinde de övgüyle bahsettiğimiz bu şanzıman, kusursuz geçişlerle birlikte keyifli sürüş özelliklerini de beraberinde getiriyor.

Grandland X'in hangi motor seçeneğini seçerseniz seçin çekici sürüş özellikleri sürücüsünü etkilemeyi başaran bir deneyim sunuyor. Otomobilin dört tekerlekten çekişli bir versiyonu yok fakat önden çekişli olarak da iyi bir vücut kontrolüne sahip. Direksiyon tepkileri üst hızlarda da otomobili yönlendirme anlamında başarılı. Rakipleri Nissan Qashqai ve Ateca ile kıyaslarsak, Grandland X; Ateca kadar dinamik olmayan, daha uysal ve konforlu bir sürüş sunarken, Qashqai'den de daha rijit tepkiler ortaya koyabiliyor. Kullandığımız versiyonda 19 inç'lik jantlar yer alıyor. Evet otomobil çok yakışıklı görünüyor fakat bu güzellik konfordan bir miktar ödün vermenize neden oluyor. Bence 18 inç'lik jantlarla her şey daha iyi olabilir.

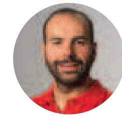
Peugeot 3008'in bir klonu olsa da Grandland X daha muhafazakar kullanıcılara hitap etme konusunda başarılı olacak. Bence rakipleriyle baş edebilecek kadar da başarılı sürüş özelliklerine ve donanımlara sahip.

Buradaki öne çıkan ön önemli faktör tabii ki fiyat. Enjoy donanım seviyesindeki 1.6 lt'lik dizel-otomatik kombinasyonuna sahip Grandland X'in fiyatı 166 bin 200 TL. Bu sınıftaki en başarılı model olan Nissan Qahsqai ise başlangıç paketindeki Visia ile 135 bin TL civarında. Tabii bu otomobil başlangıç seviyesindeki Grandland X'e göre oldukça boş. Enjoy donanım seviyesinde bir Qashqai tercih ettiğinizde rakam yine 160 bin TL'leri geçiyor. Peugeot 3008'in fiyatı ise bunların biraz daha üzerinde. Grandland X'in, kompakt SUV alacak kullanıcıların test etmesi gereken modellerden biri olduğunu söylemeliyim.

19 inç'lik jantlar opsiyonel



Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



SONUÇ

Başarılı olur

Grandland X, Opel'in sürücüsüyle duygusal bağ kuracağına inandığım bir model. Kompakt SUV segmentinde birçok seçenek var ve bunlar arasında seçim yapmak çok kolay değil. Kalite ve dinamizm anlamında VW Grubu'nda yer alan modellerin adından sıklıkla söz ettirdiği bu segmenti tabii ki Nissan Qashqai domine ediyor. Grandland X'in de kendine has özellikleriyle bu rakipleriden pay alacağı kanaatindeyim.



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 4 kapılı pick-up, uzunluk x genişlik x yükseklik 5330 x 1855 x 1815 mm, aks aralığı 33085 mm, boş ağırlık 2180 kg

Yürüyen aksam

Çift salıncaklı-helezonlu ön, yaprak yaylı-sabit akslı arka süspansiyon, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 265/60 R18

Güç aktarımı

Dört tekerlekten çekiş, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 2393 cc hacim, 3400 d/d'de 150 HP güç, 1600-2000 d/d'de 400 Nm tork

Performans

0-100 km/s..12.8 sn
Maksimum hız................................ 170 km/s
Ortalama tüketim.......................7.8 lt/100 km

Fiyat

Toyota Hilux 2.4 4x4 A/T................ 134.500 TL

Toyota Hilux 2.4 A/T

Bedeni şehirde ama ruhu doğada olan Toyota Hilux, 2.4 litrelik motoru ve dört tekerlekten çekiş sistemi ile kullanıcısını maceraya davet ediyor.

İş, güç, aile gibi sebeplerle şehirde sıkışmış ama aklı doğada olan yüzlerce insan vardır aramızda. Toyota Hilux da tam olarak bu tarz insanlar gibi düşünen, onlara göz kırpan bir araç. Eğer bir inşaat ustası değilseniz yani iş için kullanmıyorsanız, size maceracı bir tarz vaat eden Hilux, ufak bir yenilenme operasyonu geçirdi. Aslında yenilenme kelimesini çok doğru bulmuyorum. Çünkü iki modelin resimlerini yan yana getirdiğimde dahi bir değişiklik fark edemedim. Yenilik olarak ifade edilen değişiklikler daha ziyade teknik altyapı üzerinde gerçekleşmiş. Önceden 2.4 ve 2.8 litrelik iki motor seçeneği bulunan Hilux artık sadece 2.4 litrelik dizel motor ile satılacak. Ayrıca 2.4 litrelik motor ile dört tekerlekten çekiş ve otomatik şanzıman opsiyonlarını bir arada seçme şansı sunulmuyordu. Bugün ise bütün bu özelliklere sahip Toyota Hilux ile bir aradayız.

Hilux'ın dış tasarımı halen iddialı. Tekerlek üzerindeki davlumbazlar ve en üst donanım seviyesi olan Hi-Cruiser paketi ile birlikte gelen ön korumalar, aracın arazi yeteneklerine vurgu yapar nitelikte. İç mekân da önceki haliyle neredeyse bire bir aynı. Sert yapıdaki direksiyonu ve daha büyük düğmeleri ile Hilux farklı yapıdaki bir araçta olduğunuzu hissettiriyor. Orta konsoldaki 7.0inçlik Touch 2 dokunmatik multimedya ekranı kullanışlı. Fakat ben ne kadar teknolojik olursa olsun, en azından ses ayar ve açma-kapama işlemleri için bir düğme olmasının işleri kolaylaştırdığına inanlardanım ve ne yazık ki Hilux'ta bu yok. Orta kol dayama içerisindeki 220 voltluk priz zorlu koşullarda dahi teknolojiden uzak kalmanızı engelliyor.

Dijital klimanın yanında yer alan çevirmeli düğme ile 4x2 H, 4x4 H ve 4x4 L modları arasında geçiş yapabiliyorsunuz. Mekanik kilitli arka diferansiyel ve eğim iniş destek kontrol sistemi düğmeleri ise orta konsolun en altında yer alıyor.

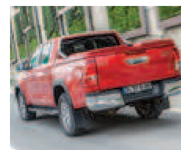
Toyota Hilux'ın 2.4 litrelik dizel motoru 150 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. Güçlü motor altı ileri tork konvertörlü otomatik şanzıman ile uyumlu halde çalışıyor. Çok seri olmayan ve olması da beklenmeyen Hilux, "power" sürüş moduna geçildiğinde de hızlanmak yerine daha fazla kükreyerek tepki veriyor. Şehir içi 9.5 lt/100 km olarak verilen ortalama tüketim değerinin gerçekçi olduğunu 9.9-10.0 lt/100 km seviyelerinde tüketim ile kanıtladık. Güçlü ve arazi özellikleri ön plana çıkan bir araçta olduğunuzu yola çıktığınızda da anlıyorsunuz. Uzun zamandır pick-up kullanmadığımdan mı bilmiyorum ben daha konforlu bir sürüş hayal ederken, Hilux irili ufaklı engebelerden hoplayıp, zıplayarak geçmekten yana. Tüm bunların yanında araziye çıktığında ise gerçek şov başlıyor. Hafif arazi koşullarında test ettiğimiz Hilux, gerçekten çok rahat ilerleyebiliyor. En üst donanım paketi olan Hi-Cruiser ile 134 bin 500 TL' lik fiyat etiketine sahip Hi-Lux, 2016 ve 2017 yılının en çok tercih edilen pick-up'ı unvanını bu sene de rahatlıkla koruyabilir.



İç mekân oldukça kullanışlı



Hilux artık sadece 2.4 litrelik motorla satın alınabiliyor



Aracın dış tasarımında gözle görülür bir fark yok

Yazı: Talha Özkaya
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ

 Üstün arazi yeteneği

 Şehir içinde kullanmak zor olabiliyor



Fiat Egea HB 1.6 M.Jet DCT Lounge Plus

İtalyan markanın kompakt hatchback sınıfında yer alan iddialı temsilcisi Egea Hatcback, dizel-otomatik kombinasyonu ve Lounge Plus donanım paketiyle konuğumuz oldu.

Egea Hatchback, üst donanım paketiyle gelen LED farlarıyla şık bir duruşa sahip

İlk yollara çıktığı günden bu yana özellikle ülkemizde üretilmesi dolayısıyla ilginin çok yoğun olduğu Fiat'ın Egea modeli, bizim de sayfalarımıza çokça konuk olmuştu. Ürün seçeneklerini de artıran Egea, hatchback karoserli versiyonunda 1.6 litrelik dizel motor ve çift kavramalı DCT şanzıman seçeneğini de sunuyor. Ayrıca Fiat, bu otomobili en yüksek donanım paketi olan Lounge Plus ile de donattı. Egea HB, sınıfının en uygun başlangıç fiyatına sahip modellerinin başında geliyor fakat dizel-otomatik kombinasyonlu ve en yüksek donanımlı versiyon için bunu söylemek biraz zor. Egea her ne kadar kendine rakip olarak sınıfının en güçlü oyuncuları Volkswagen Golf, Renault Megane HB, Opel Astra HB, Hyundai i30 veya Ford Focus HB'i görsede, tüketicinin gözünde gerçek öyle değil. Fiat Egea HB Lounge Plus donanımı ve dizel-otomatik kombinasyonuyla 113.900 TL'den başlıyor. Opel Astra'yı başlangıç paket dahi olsa dizel-otomatik olarak 112.000 TL'ye satın alabiliyorsunuz. Hyundai i30 ise en yüksek donanımı ve yine dizel-otomatik versiyonuyla 120.700 TL'den başlıyor. Yani özet olarak her ne kadar zengin donanımda sunsanız bu başlangıç fiyatıyla Egea HB'in işi biraz zor gibi duruyor.

Gelelim Lounge Plus ile Egea HB'nin nelere kavuştuğuna... Egea HB Lounge Plus donanımıyla birlikte diğer donanım paketlerine ek olarak, geri görüş kamerası, karartılmış arka camlar, krom çıtalar, 17 inç alaşım jantlar, far ve yağmur sensörü, arka koltuk kol dayama, karartılmış dikiz aynası ve 7.0 inçlik dokunmatik ekranı standart olarak sunuyor. Bu donanımda opsiyon olarak deri ve ısıtmalı koltuk seçeneğiniz de mevcut. Donanım olarak gerçekten de sınıf standartlarını zorlayan bir liste karşımıza çıkıyor.

Fiat Egea HB'nin kaputunun altında 120 HP güç ve 320 Nm'lik 1.6 litrelik Multijet dizel motor yer alıyor. Kâğıt üstünde güçlü duran motor, gerçek yol koşullarında da bu gücü hissettiriyor. Altı ileri çift kavramalı DCT şanzıman gücü ön tekerlere aktarırken, vites geçişleri bir DSG kadar seri ve sarsıntısız değil. Yine de görevini başarıyla yerine getiriyor. Çift kavramalı şanzımanın da yardımıyla performanslı olduğu kadar tutumlu olmayı da başaran motor, ortalama 3.8 lt/100 km'lik tüketim değeriyle takdiri hak ediyor. Gerçek yol koşullarında bu değeri tutturmak her ne kadar zor olsa da yine de sınıfının en tutumlu modellerinden biri olmayın başarıyor. Konfor odaklı süspansiyon sistemi sakin sürüşü seviyor. Kasisleri ve çukurları iyi absorbe edebilen süspansiyon, sert girilen virajlarda tedirginlik yaratabiliyor. Zamanında devreye giren ESP sistemi görevini başarıyla yerine getiriyor. Yumuşak direksiyon sistemi manevralarda işe yarıyor fakat his ve tepki bakımından sınıf standartlarının gerisinde kalıyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Egemen Atiyar

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik 4368 x 1792 x 1495 mm, aks aralığı 2638 mm, boş ağırlık 1320 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/45 R17

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri otomaitk

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1598 cc hacim, 3750 d/d'de 120 HP güç, 1750 d/d'de 320 Nm tork

Performans
0-100 km/s.. 10.2 sn
Maksimum hız................................ 200 km/s
Ortalama tüketim.......................3.8 lt/100 km

Fiyat
Fiat Egea HB 1.6 M.Jet DCT Lounge Plus........ .... 113.900 TL



SONUÇ


Tüketim, tasarım


Yüksek fiyat



Lounge Plus paketiyle birlikte sınıfının en zengin listelerinden birine sahip



İdeal kombinasyon

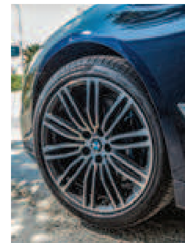
Yeni nesil 5 Serisi, daha önce 2.0 litrelik dizel motorlu ve 1.6 litrelik benzinli motorlu versiyonlarıyla konuğumuz olmuştu. Şimdi de 252 HP'lik 2.0 litrelik turbo benzinli versiyonunun direksiyonuna geçtik.

BMW 5 Serisi 40 yılı aşkın süredir lüks üst orta sınıfın en çok tercih edilen modellerinden biri olmayı başardı. Yedinci nesil tanıtıldığında tasarım olarak çok radikal değişiklikler yoktu fakat hem teknoloji hem de motorlar kısmında önemli geliştirmeler yapılmıştı.

En büyük rakibi olan Mercedes E-Serisi'nden daha geç yenilenen 5 Serisi, aslında bunun avantajlarını da kullandı. E-Serisi'nin sınıfına getirdiği yenilikleri özellikle yarı otonom kullanımı daha da geliştiren 5 Serisi, anahtarı üzerinden aracınızın dışından park etme gibi teknolojileri de ek olarak sundu. Zaten arkadan itişin getirdiği eğlenceli sürüşü vardı fakat konfor bakımından E-Serisi'nin gerisinde kaldığı eleştirileri yapılıyordu fakat yeni nesilde bu eleştirilere cevap olabilecek geliştirmeler de gerçekleştirildi.

BMW 5 Serisi'nin teknolojisine, süspansiyon sistemine ve diğer detaylarına daha önceki izlenimlerimizde geniş yer ayırmıştık. Konuğumuz olan 5 Serisi'nin en büyük farkı ise motor kaputunun altında yer alıyor. 5 Serisi ilk çıktığı günden bugüne kadar dinamik sürüşü ve performanslı motorlarıyla rakiplerinden kendini ayırdı. Fakat özellikle ülkemizde vergi sistemi dolayısıyla daha çok satış yapmak için 1.6 litrelik ünitelerle de satılmaya başlandı. Bu motor 5 Serisi'ni kesinlikle hantallaştırmıyordu

Yeni nesil 5 Serisi'nde eskiye oranla tasarım olarak radikal bir değişiklik bulunmuyor



fakat yine de istediğiniz sürüş keyfini sunmaktan biraz uzaktı. Dizel motorlar ise performans konusunda başarılı işler çıkarsa da ses ve düşük devir aralıkları benzinliler kadar iyi hissettirmiyordu. Direksiyonu başına geçtiğimiz 530i'de ise 1998 cc'lik turbo benzinli bir motor yer alıyor. 5200 devirde gelen 252 HP güç ve 1450 devirde gelen 350 Nm tork 530i'ye tam uyum sağlamış. Düşük devirlerden itibaren hizmetinize sunulan yüksek tork, 530i'ye kesintisiz bir ivlenme sağlıyor. Sekiz ileri otomatik şanzımanla arka tekerleklere aktarılan güç, 530i'yi sadece 6.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırmayı başarıyor. Maksimum hız ise 250 km/s'de limitlendirilmiş fakat



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 4 kapılı sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4936 mm x 1868 mm x 1479 mm, aks aralığı 2975 mm, boş ağırlık 1615 kg

Yürüyen aksam

Çift salıncaklı ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 245/40 R19

Güç aktarımı

Arkadan itişli, 8 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1998 cc hacim, 5200 d/d'de 252 HP güç, 1450 d/d'de 350 Nm tork

Performans

0-100 km/s.. 6.2 sn
Maksimum hız................................ 250 km/s
Ortalama tüketim......................5.9 lt/100 km

Baz fiyat

BMW 530i.................................. 419.800 TL



5 Serisi'nin kabini, hem malzeme, hem de işçilik yönünden kusursuza yakın



Çift turbolu motor, 5 Serisi'ne çok yakışmış



530i yazısını gördüğünüzde fazla yaklaşmayın

aracın potansiyelinin çok daha yüksek olduğunu belirtmeliyim.

Aracın direksiyon tepkileri ve hissi neredeyse kusursuz diyebilirim. Arkadan itişli 530i, büyük boyutlarından ve ağırlığından beklenmeyecek kadar eğlenceli bir otomobil olmayı başarabiliyor. ESP sistemini kapattığınızda gaza hafif dokunuşlarınızda arka tarafın kaydığını fark edebiliyorsunuz ve mükemmel direksiyon sistemi sayesinde rahatlıkla kontrol edebiliyorsunuz.

Süspansiyon konfor ve yol tutuşu çok iyi harmanlıyor. Kasislerde ve çukurlarda konfordan ödün vermezken, performanslı kullanımlarda 530i'yi adeta asfalta yapıştırıyor.

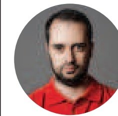
530i'nin motoru performans konusunda görevini başarıyla yapıyor peki ya tüketim? Tüketim konusunda da özellikle sakin kullanımlarda kendisinden beklenmeyecek kadar tutumlu olmayı başarıyor. Fabrika verisi 6.2 lt/100 km'lik bir ortalama verilsede, 9.0 lt/100 km'nin aşağısına düşmek biraz hayal gibi... 252 HP'lik gücü ve 1652 kilogramlık boş ağırlığı olan bir aracın, 9.0 lt/100 km gibi ortalama tüketim değeri de oldukça makul.

Fiyat konusuna geldiğimizde ise işler biraz karışıyor. 5 Serisine giriş motoru olan 1.6 litrelik benzinli ünitenin başlangıç fiyatı 295.800 TL, dizel motorlusu ise 428.700 TL'den başlıyor. 530i ise 419.800 TL'lik giriş etiketine sahip. Eğer yılda 100.000 kilometrenin üstünde bir yol yapmıyorsanız tercihiniz dizelden daha ucuz olan 530i olmalı.

Sürüş modlarını, kullanım tarzınıza göre değiştirebiliyorsunuz



Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



SONUÇ

En çok yakışanı buldum

Yeni 5 Serisi'nin hem dizel hem de 1.6 litrelik benzinli motor seçeneklerini deneyimledim. Fakat bana göre 5 Serisi'ne en çok yakışan motorun 2.0 litrelik benzinli ünite olduğunu söylemeliyim. Yüksek performansı ve eğlenceli sürüş karakteriyle genç patronlar için ideal bir otomobil.

Rakamların büyüsü altında

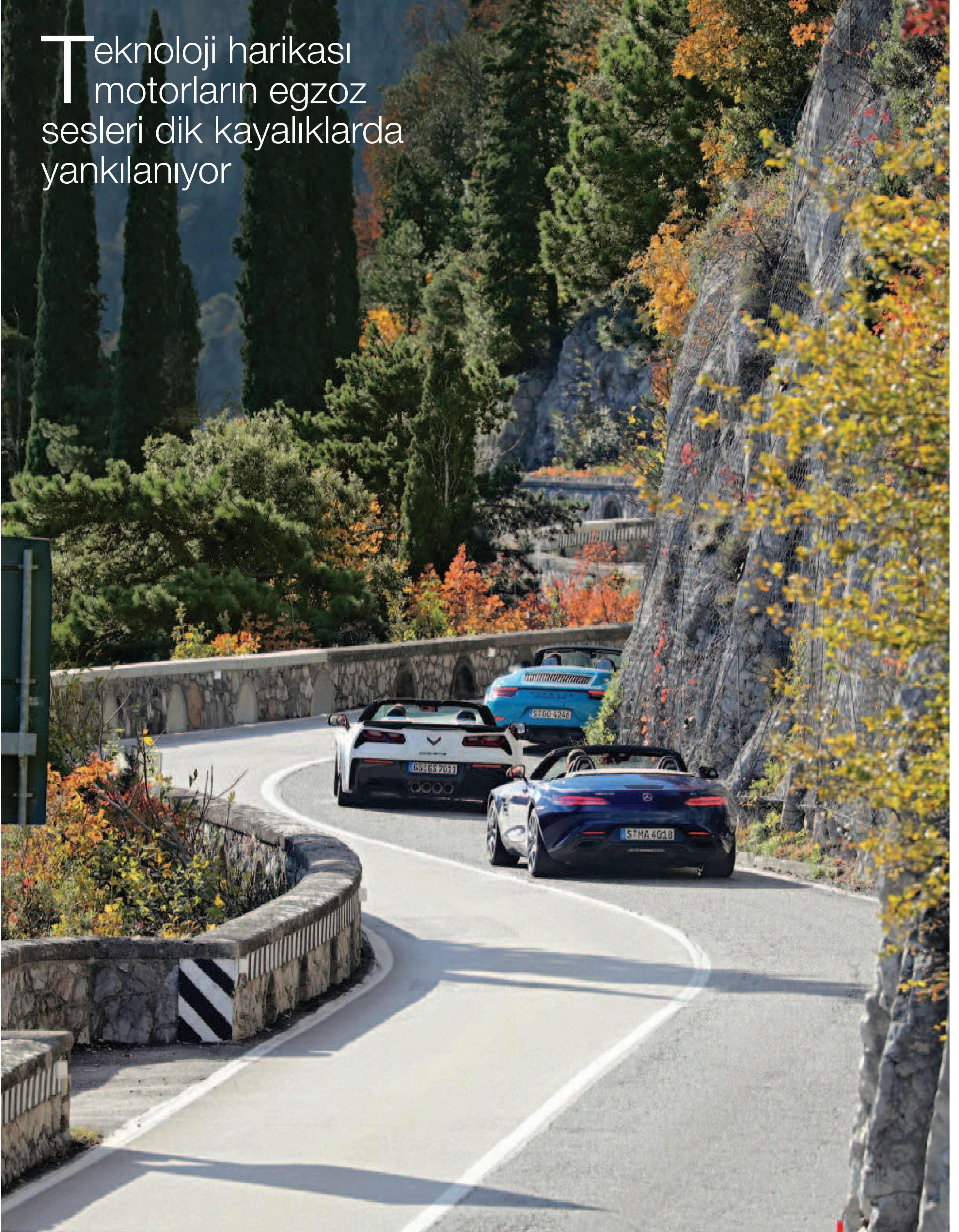
Üstsüz sürüşün keyfini çıkartıyoruz

Spor otomobillerin büyüsü malum. Hele bir de üstü açık olunca kaymaklı ekmek kadayıfı tadında oluyor. Bu sefer elimizdeki örnekler: Chevrolet Corvette Grand Sport, Mercedes-AMG GT ve Porsche 911 Carrera RS...




S MA 4018

Teknoloji harikası motorların egzoz sesleri dik kayalıklarda yankılanıyor



CHEVROLET **CORVETTE GRAND SPORT CABRIO**

Spor otomobiller... Genç yaşlı, çocuk yetişkin, çapkın delikanlı, iki çocuk babası, 7'den 70'e her otomobil tutkununun kalp atışlarını hızlandırıyorlar. Bu, genelde markadan bağımsız bir heyecan. Hangi marka, hangi model olduğu önemli değil, söz konusu bir spor otomobilse daha alıcı gözüyle bakılır, iç geçirilir. Haliyle iki kapılısı tercih önceliğindedir ama sedan da olur station da. Bolca beygir, bolca egzoz sesi, geniş tabanlı lastikler tarafından çevrelenen devasa jantlar ortak özellikler. Önden motorlu, ortadan motorlu, arkadan motorlu fark etmez, yola vantuz gibi yapışsın yeter. Hele bir de üstü açık olunca işin görsel şölen boyutu daha da cazip hale geliyor.

Elimizdeki örneklerin üstü açık. Chevrolet Grand Sport Cabrio, Mercedes AMG-GT ve Porsche 911 Carrera ile küçük bir gezintiye çıktık. Kimimiz espresso, kimimiz cappuccino, yanına da bir dilim kek veya turta aldık, şöyle güneyin bol güneşli havasında içimiz ısınsın istedik. Hazır kışın ortasında bulmuşuz güneşli havayı, tenteleri açalım da güneş iliklerimize kadar işlesin. Temiz hava bol gıda. Ruhun gıdası ise müzik. Chevrolet ve Porsche ses sistemlerini Bose markasına emanet ederken, Mercedes ise Burmester tercih etmiş. Adeta kulakların pası siliniyor. Her birinin de ses sistemi mükemmel.

Sesleriyle mest ediyorlar

Tamam, bu sporcuların her biri de oldukça kaliteli bir ses sistemi ile donatılmış durumda ancak böylesine heyecan verici sporcularda daha öncelikli bir ses var kulaklarda yankılanması gereken. Ses sisteminin kalitesinden önce egzoz sisteminin uyandıracağı heyecan önemli. Her biri de yeri göğü inleten sesiyle kulaklarda benzerine ender rastlanan bir senfoni gibi çınlıyor. Ama her birinin karakteristiği farklı.

Tıpkı egzoz sesinin karakteristiği gibi markaların şanzıman tercihi de farklı. GT ve GTS çift kavramalı otomatik şanzımanla yollara çıkarken Amerikalı Grand Sport sekiz ileri tork konvertörlü şanzımanıyla daha gelenekçi bir yaklaşım sergiliyor.

Hazır şanzımana konu gelmişken motordan devam edelim. Amerikalı üretici gelenekçi davranıyor ve hacimden gelen güçle hareket ediyor. Corvette'in uzun motor kaputunun altında 6.2 litre hacimli bir V8 görev yapıyor. Tüm devir aralıklarında gaz emirlerinde anında tepki vererek Corvette'i ileriye doğru ittiren motor 4600 d/d'de 630 Nm tork üretiyor. AMG hacim küçültme felsefesine uygun olarak daha küçük hacimli ve aşırı beslemeli bir



Kokpit tasarımı dalgalı deniz kadar çalkantılı bir izlenim bırakıyor



Grand Sport'a özgü detaylardan biri: 33 mm daha fazla ön iz genişliği...



Competition logolu koltuklar, tasarımı olduğu kadar yan destekleriyle de oldukça sportif

motor tercih ediyor. 4.0 litre hacimli V8 henüz 1700 d/d'de 630 Nm tork üretiyor. Peki ya Porsche? GTS, altı silindirli bir motorla yollara çıkıyor. 2150 d/d'de 550 Nm tork en azından kâğıt üzerinde diğer rakiplerin gerisinde kalıyor. Tüm bu değerlerin gerçek yaşama yansımasına ayrıca bakacağız.

Tatlı tatlı kıyı boyunca kıvrılırken trafik yoğunlaşıyor. Can sıkıcı. Tıpkı 2500 Euro fiyat farkı verilerek satın alınan Corvette'in Competition koltukları gibi. Evet, hem ısıtmalı hem de soğutmalı bu koltuklar. Ama bu onları 'rahat' koltuklara dönüştürmüyor. Spor koltukların dar kesimli olması olağan itirazımız da yok, ama bunlar biraz fazla dar. Hazır tempo da düşmüşken tente açma zamanı. Tentenin açılmasıyla Grand Sport'un kabin içine bolca hava doluyor. Öyle ki saçlar uçuşuyor. Hatta biraz fazla uçuşuyor. Porsche çok daha konforlu hissettiriyor. Adeta alcantara kaplı bir süit gibi. GT Roadster ise çıtayı biraz da çıkartıp lüks bir rezidans ambiyansı sunuyor.

Aslında bütün bu konfor veya lüks hissi ikincil öncelikli konular. Çok daha önemli olan bu hırçın atletlerin ne kadar hızlı olduğu. Mercedes-AMG sadece 3.9 saniyede ki, fabrika verisine göre 0.1 saniye daha hızlı, 0'dan 100 km/s hıza ulaşmayı başarıyor. Kesintisiz bir şekilde hızlanmaya devam eden GT Roadster, 1710 kg boş ağırlığına aldırmadan 12.8 saniye sonra 200 km/s çizgisine ulaşmayı başarıyor. Mercedes-AMG'nin ağır yapısında bolca donanımın da payı var.

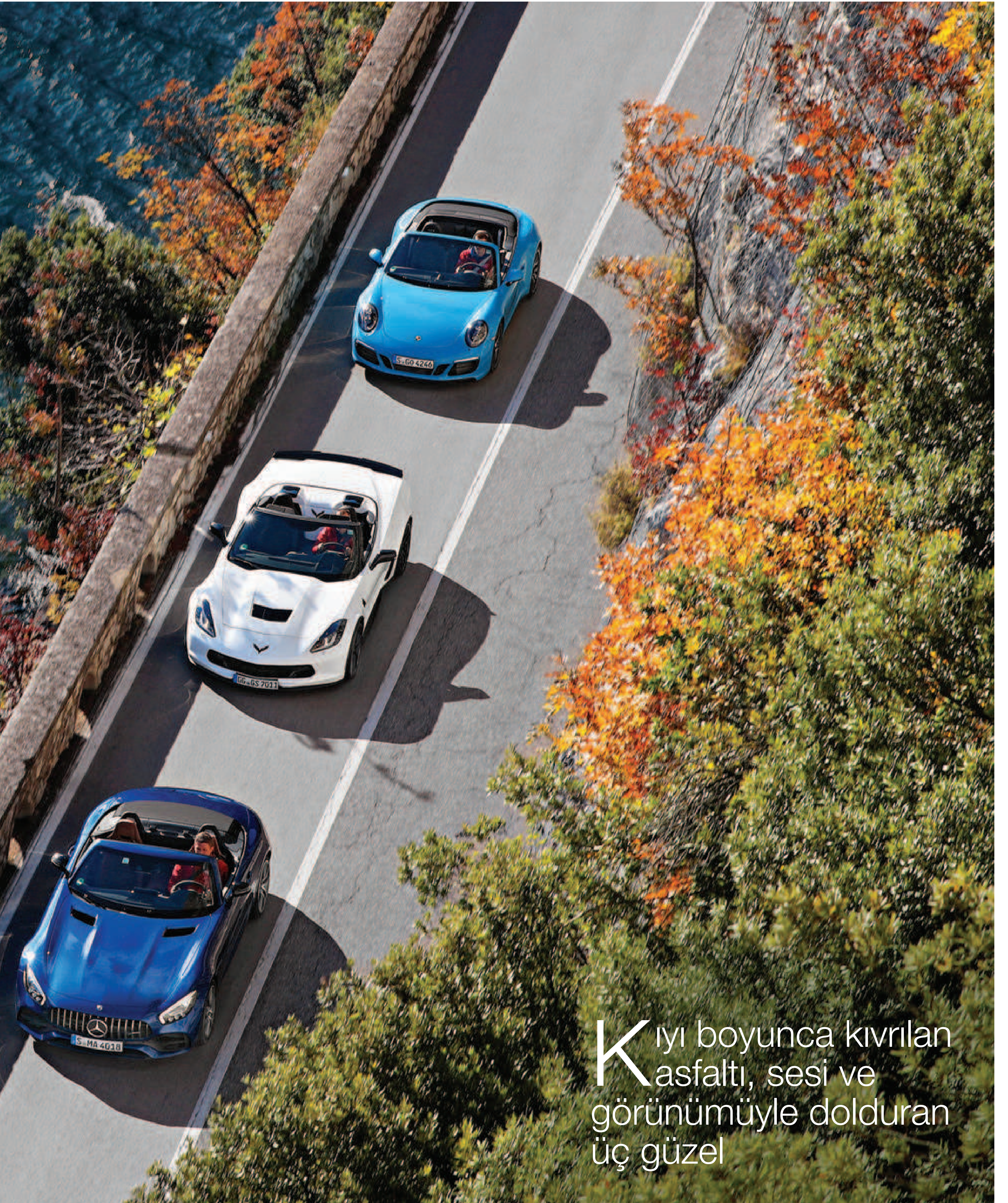
İnsanın içini ısıtan güney rüzgârı

Mercedes-AMG ile kıyaslandığında Corvette daha hafif, hem de 94 kg daha hafif. Aslında sürüş esnasında daha hafif olduğunu hissettiriyor. İç mekândaki trimler zıngırdıyor ve çıtırdıyor. Bunu korkudan titriyor olarak yorumlamak da mümkün. Endişelenmekte haksız da sayılmaz. Sonuç olarak Mercedes-AMG kadar hızlı değil. 0'dan 100 km/s hıza 4.3 saniyede ulaşan Corvette'in 200 km/s çizgisine ulaşması 14.6 saniye sürüyor. GT bu süre içerisinde çoktan alıp başını gitmiş oluyor. Sadece GT değil, GTS de daha hızlı. 0'dan 100 km/s hıza 3.6 saniyede ulaşmayı başaran Porsche'nin 200 km/s çizgisine ulaşması sadece 12.8 saniye sürüyor. Yani, çok daha yüksek tork değerine sahip V8 silindirli Mercedes-AMG ile aynı sürede. Malum güç kadar ağırlık da önemli. 911 GTS; ilave salınım stabilizatörleri, arka aks yönlendirmesi ve elektrikli rüzgâr perdesi gibi donanımlara rağmen sadece 1594 kg boş ağırlığa sahip. Hafif yapının avantajını kullanan Porsche, böylece Corvette'i geride bırakacak ve Mercedes-AMG ile rekabet edecek kadar hızlı olabiliyor.

Peki ama böylesine güçlü bir sporcuda elektrikli rüzgâr perdesi gibi konfor odaklı bir donanım gerçekten de şart mı? Evet, şart. Rüzgâr perdesi ile kullanıldığında kabin içerisinde büyük oranda dinginlik hakim oluyor. Hiç mi esmiyor, evet esiyor esmesine ama çok daha makul ölçülerde esiyor. Aracın aerodinamik yapısıyla uyum içerisinde çalışan rüzgâr perdesi üzerine düşen görevi başarıyla yerine getiriyor. Aslında her üç cabrio otomobil de genel olarak değerlendirildiğinde içeriye rüzgâr alma noktasında son derece başarılı bir üstsüz. Tek bir düğme dokunuşu ile üstsüze dönüşen bu otomobillerden biri mutlaka diğerine göre kabin içinde biraz daha fazla esintiye neden olacaktır. Bu üçlü içerisindeki en esintili model ise Corvette. Kabin içerisi gerçekten de esintiyle doluyor. Sürücü ve yolcunun sadece baş bölgesinde saçları havalandırmakla kalmayan esinti omuzlara kadar uzanıyor.

Mercedes-AMG'de de mi? Tabii ki ama GT'de yol rüzgârı baş bölgesinden pek de aşağıya inmiyor. Ancak yan camların veya camlardan birinin açılmasıyla rüzgâr göğüs bölgesine ulaşabiliyor. Üstü açık kullanımlarda farklı dozlarda da olsa kabin içini esintiyle dolduran bu üstsüzler aynı zamanda metalik bir gök gürültüsü ile kulaklara adeta ziyafet de çekmesini çok iyi biliyor. Hakkını yememek lazım. Elektronik kontrollü kapaklı egzoz sistemiyle en çok gürültüyü Corvette üretiyor. Patırtı, çatırtı, gırıltı... sessiz de olabilir tabii düğme dokunuşuyla ki, bu sessizlik tamamen görece bir kavram.

Corvette ile karşılaştırıldığında GT'nin biturbo V8 motoru sessiz sayılır. Porsche ise ses kavramını tamamen farklı bir boyutta yaşıyor. GTS'nin 3.0 litrelik motorunda S ile kıyaslandığında daha büyük bir turboya yer verilirken, bu turbo 1.1 bar yerine 1.25 bar basıyor. Porsche'nin motoru tıslıyor, hışlıyor, her gaz hareketine ayrı bir sesle cevap veriyor. Bu motor her an istekli, her an arzulu bir şekilde sürücünün gaz pedalına dokunmasını bekliyor ve en ufak gaz emrine isteklilikle cevap vererek GTS'yi bütün gücüyle ittirmeye başlıyor. Daha küçük hacmine ve iki silindir eksiğine aldırmadan altı silindirli Porsche motoru daha büyük hacimli V8 silindirli rakiplerine çekiş gücüyle meydan okuyor. Gaz emrine tereddüt etmeden cevap veren motor 7500 d/d'ye kadar kesintisiz bir şekilde ve büyük bir isteklilikle devir çeviriyor. Devir arttıkça sesi daha da hırçınlaşan motor adeta daha da, daha da diye haykırıyor. Oysa o kadar yüksek devirlere çıkmaya ihtiyacı yok. 6000 d/d'yi gördüğünüz an bir üst vitese geçmeniz yeterli.



Kıyı boyunca kıvrılan asfaltı, sesi ve görünümüyle dolduran üç güzel



Gücü 462 HP'den 476 HP'ye çıkartılan 4.0 litre hacimli V8 silindirli motor sesiyle olduğu kadar performansıyla da büyülüyor



GT'nin konsol tasarımında her bir detay en ince ayrıntısına kadar düşünülmüş

MERCEDES-AMG **GT ROADSTER**



Opsiyonel olarak sunulan 'performance' koltuklar enseye sıcak hava üfleyerek üstsüz sürüş keyfini destekliyor

Hacimden gelen güç

LT1 V8 tamamen farklı bir duruş sergiliyor. Alman rakiplerinin motor teknolojileriyle kıyaslandığında Amerikalı daha geleneksel bir yapıya sahip. 11.5:1 sıkıştırma oranına sahip 6.2 litre hacimli kısa stroklu motor 'hacimden gelen güç' tanımlamasına tam olarak uyuyor. Karakter olarak daha geleneksel olabilir ama modern teknolojinin nimetlerinden de yararlanmasını çok iyi biliyor. Bu teknolojilerden biri silindir kapatma özelliği. Bu sayede Corevette 100 km'de 13.7 litre yakıt tüketiyor. Corvette kendi açısından, belki de Amerikan standartlarına göre tutumlu görünebilir ama turbo beslemeli Alman rakiplerinin daha tutumlu (911: 11.5 lt/100 km, GT: 12.4 lt/100 km) olduğu da bir gerçek.

Corvette, sadece daha yüksek yakıt tüketimiyle puan kaybetmiyor. Alman rakiplerine karşı boynunu bükmek zorunda kaldığı farklı zayıflıkları da var. Bir kere yumuşak gövde yeterince rijit değil. Ayrıca daha önce de ifade ettiğimiz gibi koltuk konforu uzun süreli yolculuklara uygun değil. Bunlar bir noktaya kadar kabul edilebilir. Ancak sekiz ileri şanzıman bu tarz bir spor otomobile kesinlikle yakışmıyor. Bir kere vites geçişleri oldukça yavaş. Ayrıca senin istediğin zamanda değil de tam olarak senin istemediğin anda vites değiştiriyor. Manuel vites değiştirme imkânı? Evet var. Kullanılan ucuz plastik nedeniyle pek de keyif vermiyor, üstelik vites değiştirme anını sen belirlesen de vites değiştirme hızı değişmiyor. Özetle şanzıman konusunda Alman rakipler çok ama çok daha başarılı.

Her iki Alman da tork konvertörlü Amerikalı rakibinin aksine çift kavramalı bir otomatik şanzıman ile yollara çıkıyor. Öyle vites geçişlerinde mola vermek yok. Her şey bir anda olup bitiyor. Şanzıman motorun gücünü mümkün olan en hızlı sürede ve kayıpsız bir şekilde arka aksa iletmekle yükümlü ve bu yükümlülüğü en iyi şekilde yerine getiriyor. İster otomatik, isterse de manuel kullanımda olsun şanzıman büyük bir hızla ve en önemlisi tam zamanında vites değiştiriyor. Ara gazını her biri veriyor. Yine her biri de sürüş esnasında keyif veriyor, özellikle sahil şeridi boyunca ilerlerken, yol üstündeki tünellerden geçmek büyük keyif veriyor. O metalik titreşimlerin tünel duvarlarındaki yankısı muhteşem.

Ancak tıpkı motor tipleri ve egzoz seslerinin karakteristiği gibi yol tutuş karakteristiği de tamamen farklı. Aslında her biri de sürüş esnasında keyif veriyor ama tatları farklı. Chevrolet'nin temsilcisi; baz güç

Konu yolu doldurmak olduğunda GT ve Corvette birbiriyle yarışıyor




Entegre sürüş modlarına sahip son derece şık alcantara direksiyon simidi

PORSCHE 911 CARRERA GTS CABRIO



Miami mavisi ona çok yakışıyor. Sarı kaliperli fren sistemi opsiyonel olarak sunuluyor


PDK kusursuz çalışıyor. İsteyenler için manuel şanzıman da mevcut

seviyesi, aerodinamik mimari ve yürüyen aksam olmak üzere 659 HP gücündeki Z06'dan yararlanıyor. Güç ve tutuş birbiriyle çelişiyor. Ancak coupe ile kıyaslandığında cabrio versiyonda o kadar etkili bir sonuç ortaya çıkmıyor. Tamam, 335'lik arka lastikler asfalta çok iyi tutunuyor ama ön aks kadar direksiyon sistemi de buna uyum sağlamakta yetersiz kalıyor. Üstelik sürücü görüş açıları kısıtlı gövdenin içinden otomobili ideal çizgide tutmak için çabalıyor.

Eğlendiren arkadan itişli yapı

Aktarmaya ilişkin tüm sistemleri arka kısımda olan Porsche, geri bildirimi yüksek direksiyon sistemiyle gerekli olan direksiyon açısıyla ilgili sürücüye çok kıymetli bilgiler de aktarıyor. Direksiyon sistemi son derece direkt çalışıyor. En küçük direksiyon hareketi Porsche'nin burnunun hareket etmesine neden oluyor. Bu son derece agresif karakter, sportiflik beklentilerini en iyi şekilde karşılasa da bazı sürücüler için fazla agresif olabilir. Aslında Mercedes GT'nin de direksiyon sistemi bu denli agresif çalışıyordu. Ancak Mercedes direksiyon sistemini yeniden ayarlayarak söz konusu keskin karakteri birazcık da olsa yumuşatma yoluna gitmiş. Hâlâ yeterince direkt çalışan sistem sürücüye aracın burnunu kolaylıkla yönlendirme imkânı tanıyor.

Mercedes-AMG GT büyük bir özgüven ve kıvraklıkla virajları kovalıyor. Güvenli ve dengeli bir şekilde viraja girmekle kalmayan GT aynı güvenli ve dengeli yapıyla virajdan çıkmasını da iyi biliyor. Bu arada arka kısmıyla herhangi bir huzursuzluğa da kesinlikle neden olmuyor. Bu noktada dengeli şasi geometrisi, motor ve şanzımanın konumu kadar adaptif süspansiyon da çok büyük sorumluluk üstleniyor. Aslında Porsche de muhteşem bir yol tutuş özelliğine sahip ancak karakteristiği farklı. Evet, yola çok iyi tutunuyor. 35 mm artırılan arka iz genişliğinin payı bunda büyük. Ancak ön aksın tutunma limitleri arka aksla uyumlu değil. Yani özetle ön aks o kadar iyi tutunamıyor. Göz açıp kapama süresi içerisinde hızlanan Porsche ile viraja girerken aslında fazla hızlı olduğunu anlıyorsun ve keskin bir önden kayma eğilimi ile karşı karşıya kalıyorsun. Tamam, bunda kış lastiklerinin de etkisi var ancak diğerleri de kış lastikleriyle donatılmış durumda, bununla baş etmesini biliyorlar.

Birbirinden tamamen farklı karakteristikte de olsa elimizde üç adet oldukça hızlı üstsüz var. Ve içlerinde yol tutuş, dinamizm ve konfor arasındaki ideal dengeyi en iyi yakalayan Mercedes-AMG GT oluyor. Porsche'nin temsilcisi ise özellikle boyutlarının

Akşam serinliği çökünce şapka takma zamanı da geliyor. Her birinde de tente tavan bulunuyor



TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model		Chevrolet Corvette Grand Sport Cabrio	Mercedes AMG GT Roadster	Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet
Motor tipi/silindir sayısı		V/8	V/8	Boxer/6
Silindir hacmi	cc	6162	3982	2981
Maksimum güç	kW (HP), d/d	343 (466), 6000	350 (476), 6000	331 (450), 6500
Maksimum tork	Nm, d/d	630, 4600	630, 1700	550, 2150
Uzunluk × genişlik × yükseklik	mm	4514 × 1965 × 1243	4544 × 1939 × 1259	4499 × 1852 × 1291
Aks aralığı	mm	2710	2630	2450
Boş ağırlık	kg	1616	1710	1594
Fren mesafesi	m			
100–0 km/s soğuk		31.1	33.0	33.4
130–0 km/s soğuk		52.7	56.3	54.9
Hızlanma	sn			
0–100 km/s		4.3	3.9	3.6
0–130 km/s		6.3	5.8	5.6
0–160 km/s		9.0	8.2	8.1
0–200 km/s		14.6	12.8	12.8
Maksimum hız	km/s	290	302	308
Test tüketimi	lt/100 km	13.7	12.4	11.5
Baz fiyat	(Almanya) Euro	103.700	129.180	142.991

ve ağırlığının beraberinde getirdiği avantajla çok daha atak ve dinamik bir sürüş ortaya koyuyor. Ama konfor noktasında Mercedes'e boyun eğmek zorunda kalıyor. Yine de her koşulda sürücüsünü eğlendirmesini iyi biliyor.

Corvette ise çok fazla şey vaat edemiyor. Hacimden gelen gücü sürücüsünün kullanımına sunan Corvette, alt devirlerden itibaren başlayan ve en üst devir seviyesine kadar kesintisiz bir şekilde devam eden homojen güç üretimi kadar sesiyle de sürücüsünü mest ediyor. Kesin olansa bu üçlüden her birinin son derece nitelikli birer sporcu olduğu. Her biri de üstsüz kullanımda beklentileri rahatlıkla karşılıyor. Ancak hangi açıdan bakılırsa bakılsın karakterleri farklı.

Yazı: Jens Dralle
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert

Ekonomik seçenekler



Türkiye'nin en çok tercih edilen segmentlerinden biri olan kompakt hatchback sınıfında ekonomik motorları ve geniş yaşam alanlarıyla dikkat çeken Fiat Egea HB ve Nissan Pulsar'ı mercek altına aldık.

Kompakt hatchback denildiğinde akla gelen ilk modeller Nissan Pulsar ya da Fiat Egea olmaz doğal olarak. Bu sınıfın gediklileri Volkswagen Golf, Ford Focus HB ya da Renault Megane HB gibi modeller hem satış potansiyeli hem de sundukları sürüş keyfiyle tercih sırasında üst sıralarda geliyor. Fakat artan fiyatlar tüketicileri daha uygun fiyatlı alternetiflere yönlendirmeye başladı. Bu modeller, uygun fiyatlarına karşın sunduklarıyla sınıfın ağabeylerinin de gözünü korkutmayı başarıyor aslında.

Tasarım ve iç mekân

Her iki model de tasarım olarak sade fakat modern çizgilere sahip. Pulsar önden bakıldığında aşağı doğru alçalan kaputuyla sportif görünümünü kuvvetlendirirken, arkadan bakıldığında ise tipik bir Uzakdoğulu otomobil olduğunu hissettiriyor. Fiat Egea ise Pulsar'a göre daha Avrupai bir tasarıma sahip. LED teknolojili gündüz aydınlatmalarıyla da Pulsar'a göre biraz daha modern duruyor.

Kabine geçtiğimizde ise sade ve derli toplu bir tasarım ile karşılaşıyoruz. Her iki model de az da olsa yumuşak kaplamalara yer veriyor, malzeme kalitesi olarak Egea'nin Pulsar'dan daha iyi olduğunu belirtmeliyim. İşçilik konusunda da her iki model de sınıf standartlarının gerisinde kalmıyor.

Boyutlar

Fiat Egea HB ve Nissan Pulsar kompakt hatchback sınıfının en büyük otomobilleri olarak dikkat çekiyor. Pulsar 4387 mm uzunluğa, 1768 mm genişliğe ve 1520 mm yüksekliğe sahip. Egea ise 4368 mm uzunluğa, 1792 mm genişliğe ve 1495 mm yüksekliğe sahip. Aks aralığında ise Pulsar 2700 mm ile Egea'nın 2638 mm'sinden daha avantajlı.

Bagaj hacminde ise Pulsar 385 litre, Egea ise 440 litrelik hacim sunuyor fakat burada dikkat edilmesi gereken Egea'nın 440 litrelik hacimi stepnesiz sunuyor olması. Eğer stepne tercih ederseniz 380 litrelik bir hacime düşüyorsunuz.

Nissan Pulsar ve Fiat Egea, belki sınıflarının en çekici otomobilleri değiller fakat yine de modern tasarımlara sahipler

Motorlar

Test araçlarımızın kaputları altında dizel motorlar yer alıyor. Egea'da 1.6 litrelik, Nissan'da ise 1.5 litrelik üniteler var. Her iki motor da altı ileri manuel şanzıman ile kombine ediliyor.

Pulsar'ın Renault Grubu'nun başarılı 1.5 litrelik dizel motoru, özellikle tutumluluk konusunda sınıfının en başarılı ünitelerinden biri... 110 HP güç ve 260 Nm tork üreten motor, düşük devirlerden itibaren sunduğu yüksek torkla 1306 kilogramlık Pulsar'ı atak bir otomobil yapıyor. 11.5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye hızlanan Pulsar'ın maksimum hızı ise 190 km/s.

Egea ise 1.6 litrelik Multijet II isimli dizel motorla gücünü ön tekerleklere iletiyor. 120 HP güç ve 320 Nm tork ile sınıfının en güçlü motorlarından biri olan bu ünite, Egea'yı sadece 9.8 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırabiliyor. Sadece kâğıt üstünde değil gerçek yol koşullarında da performanslı hissettiren Egea'nın maksimum hızı ise 200 km/s.

FIAT EGEA HATCHBACK





Egea'nın kabini, Pulsar'a göre daha modern. Malzeme ve işçilik kalitesinde de Pulsar'ın önünde



Egea, donanım olarak da sınıfının en zengin listelerinden birine sahip. Adaptif hız sabitleyici, üst donanımda geliyor



Stepne istemezseniz bagaj 440 litrelik bir hacim sunuyor. Stepneliyse 380 litreye düşüyor

NISSAN PULSAR





Pulsar'ın iç mekânı, derli toplu bir görünüme sahip. Yumuşak kaplamalar var fakat düğme kalitesi 90'lardan kalma



Pulsar'da anahtarsız çalıştırma sistemi sunuluyor. Konsolun altında konumlandırılan düğme şık görünüyor



385 litrelik hacim, bu sınıfın en geniş alanlarından birini sunuyor

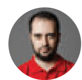
Tüketim

Fiat Egea, Nissan Pulsar'dan hissedilir şekilde daha performanslı bir otomobil buna rağmen çok az bir farkla tüketim konusunda Pulsar'ın gerisinde kalıyor. Pulsar, ortalama 3.6 lt/100 km'lik tüketim değeri sunarken, Egea 3.7 lt/100 km'lik bir ortalama sunuyor. Her iki otomobil de tutumluluk konusunda kendini kanıtlamış motorlarıyla, en ekonomik modellerden olmayı başarıyor.

Fiyatlar

Fiat Egea HB, donanım olarak Pulsar'dan daha zengin olmakla birlikte, performans bakımından da Pulsar'ın ilerisinde. Bu duruma rağmen başlangıç fiyatı 97.900 TL, Pulsar ise 100.995 TL'den başlıyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Fevzi Ondu



SONUÇ

Yerli olmanın gücü

Egea, Türkiye'de üretilmesinin de avantajıyla Türk tüketicisinin isteklerine Pulsar'a göre daha iyi yanıt veren bir otomobil. Zengin donanım, performanslı motor ve düşük tüketim değerini daha modern bir tasarım ile birleştirmiş. Bu özelliklerini de daha uygun bir başlangıç fiyatıyla sunuyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Model		Fiat Egea Hatchback	Nissan Pulsar
Motor tipi/silindir sayısı		Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi	cc	1598	1461
Maksimum güç	HP, d/d	120, 3750	110, 4000
Maksimum tork	Nm, d/d	320, 1750	260, 1750
Uzunluk × genişlik × yükseklik	mm	4368 × 1792 × 1495	4387 × 1768 × 1520
Aks aralığı	mm	2638	2700
Bagaj hacmi	lt	440	385
Hızlanma 0–100 km/s	sn	9.8	11.5
Maksimum hız	km/s	200	190
Yakıt tüketimi ortalama	lt/100 km	3.7	3.6
Baz fiyat	TL	97.900	100.995

Kardeşler



Sınıfının yaratıcısı, öncüsü ve açık ara lideri... Golf I 1974 yılında yollara çıktığında hiç kimse böylesine bir başarı tahmin etmiyordu. Aradan yıllar ve nesiller geçmiş olsa da Golf rakiplerine hiçbir zaman boyun eğmedi. Sınıfının en çok sevilen ve tercih edilen modelini tahtından indirecek babayiğit bugüne kadar yollara çıkmadı.

Bu geleneği yedinci nesil Golf de değiştirmedi. Birkaç yıl öncesine kadar orta sınıf standardı olan konfor, donanım ve yaşama alanı zenginliğiyle Golf bugün de sınıfının standartlarını belirlemeye devam ediyor. Kompakt sınıf sohbetlerinde 'Golf ve diğerleri' kalıbı olağan karşılanırken Golf müşterisi aracını değiştireceği zaman o Golf mü, bu Golf mü diye sorguluyor. Başka bir marka aklına bile gelmiyor. En azından düne kadar böyleydi. Bugün ise Golf müşterisi araç değişimi söz konusu olduğunda 'Golf mü, yoksa bir sınıf aşağı insem mi' diye sorgulayabiliyor. Doğal olarak bir sınıf aşağısı derken başka bir marka yine aklına gelmiyor. Kast edilen Polo. Haksız da sayılmaz müşteri. Kafaların karşıması gayet normal. Sonuç olarak yeni Polo; büyüdü, konfor seviyesi arttı, güvenlik özellikleri gelişti daha da fonksiyonel bir yapı sunuyor ve... Özetle çok daha fazla otomobil oldu. Her aileye hitap etmeyebilir ama çoğu için uygun bir alternatif olabilir.

Üstelik bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da daha uygun fiyatıyla cazip bir alternatif olarak da öne çıkmaya devam edecek. Karşılaştırmak üzere bir araya getirmiş olduğumuz üç silindirli 1.0 TSI motor ve yedi ileri DSG şanzıman kombinasyonuna sahip Polo ve Golf arasında hatırı sayılır bir fiyat farkı bulunuyor. Doğal olarak iki otomobildeki fiyat farkını mantıklı kılan farklılıklar olmak zorunda.

20 cm daha kısa

Var da. Bir kere küçük sınıftaki Polo

arasında

Beklendiği gibi de oldu. Yeni Polo öncüsüne göre çok daha iyi bir otomobil olarak yollara çıktı. Peki, artan nitelikleriyle yeni Polo ağabeyi Golf'e kafa tutabiliyor mu? Üç silindirli benzinli motorlarla bu sorunun cevabını aradık.



büyümüş olsa da hâlâ kompakt sınıftaki ağabeyi Golf ile arasında aşağı yukarı 20 cm uzunluk farkı bulunuyor. Aslında normal şartlar altında boyut farkı iç mekânda sunulan yaşama alanına doğrudan etki etmesi beklenirdi, ancak aks aralığı farkının sadece 7.0 cm olması bu endişeyi yersiz kalıyor. Bir kere Golf; gerek ön, gerek arka ölçülerde küçük Polo'dan sadece 3.0 cm daha geniş. Tavan yüksekliği ise ön ve arka koltuklarda gayet yeterli. Uzun boylu yolcular bile rahat edebiliyor. Üstelik konfor noktasında da beklentileri karşılamasını çok iyi biliyor. Tıpkı Golf örneğinde olduğu gibi sert dolgu malzemesine sahip koltuklar güçlü bel ve baldır destekleriyle vücudu kavrıyor. Oturma pozisyonu açısından değerlendirildiğinde, Polo sürücüsü biraz daha dik ve çevreye hakim, Golf sürücüsü ise daha alçak ve otomobille bütünleşik bir oturma pozisyonu sunuyor. Buna karşılık Golf, daha uzun motor kaputu ile sürücüye daha kolay bir oryantasyon sunarken dışarıya baktığında doğrudan yol ile yüz yüze gelen Polo sürücü oryantasyon sıkıntısı çekebiliyor.

Gelişen teknoloji, ürünlerde kendini hissettiriyor. Buna alanı etkin kullanımı da dahil. Yeni platform ve üretim tekniklerinden yararlanan

Dürüst olun, hangisinin Golf, hangisinin Polo olduğunu ilk bakışta anlayabildiniz mi? Polo (sağda) Golf'e her anlamda iyice yaklaştı

Polo, var olan alanı çok daha verimli bir şekilde kullanmış. Daha büyük olan Golf, 380 litrelik bir bagajı kullanıma sunarken 20 cm daha küçük olan Polo 351 litrelik, bu sınıf için oldukça büyük sayılabilecek bir bagaj kullanıma sunuyor. Yani 20 cm'lik santimlik boyut farkı belirgin şekilde hissedilmiyor. Ancak fonksiyonellik noktasında eksiklikler söz konusu. Örneğin Golf'te sunulan ve uzun nesnelerin taşınmasında büyük kolaylık sağlayan orta koltuktaki geçiş ve değişken ayarlanabilir yükleme zemini Polo'da yok. Ayrıca iç mekânda sunulan saklama alanları ve bölmeler daha az ve daha küçük olan arka











Kırmızı aplikasyonlar dinamik ve modern bir görünüm sunarken doğrudan gençleri hedefliyor. Koltuklar yan destekleriyle vücudu kavrıyor. Arka koltukta da geniş bir oturma alanı sunulurken 351 litrelik bagaj beklentileri karşılıyor. Ekran ise okunaklı ve bilgilendirici



Ağabeyi Golf'e göre daha dinamik olan Polo'nun tasarımı da bunu destekliyor

kapı nedeniyle arka koltuklara geçiş de daha kısıtlı.

Başka? Evet, iç mekânda kullanılan malzeme kalitesi farklı. Golf ile kıyaslandığında Polo'daki malzeme kalitesi net bir şekilde bir alt sınıfa olan aidiyeti gözler önüne seriyor. Sert plastik yüzeyler sadece birkaç noktada da olsa yumuşak bir malzeme ile kaplanırken, görsellik renk uygulamasıyla telafi edilmiş.

Polo'nun frenleri daha iyi

Karşılaştırmaya katılan Polo'da bir dizi opsiyonlar vardı. Bunlardan biri Sport-Select yürüyen aksam. Böylece Polo'nun yerden yüksekliği 15 mm alçalıyor. Acil durum fren desteği de dahil mesafe takip sistemi sunulan diğer opsiyon ve mutlaka sipariş esnasında alınması gereken opsiyonların başında geliyor.

Opsiyonel olarak sunulan Sport-Select yürüyen aksam ile birlikte farklı sürüş modları da devreye giriyor. Ancak ne var ki çift kavramalı otomatik şanzıman sport modunda beklendiği kadar sportif bir karakter sergilemiyor. Süspansiyondaki sportiflik ise kendini net bir şekilde hissettiriyor. Ne yazık ki, çünkü sport modunda yürüyen aksamın vermiş olduğu tepkiler standart ayardaki kadar uyumlu değil. Süspansiyon yol dalgalarında ve yol bozukluklarında aşırı tepki veriyor ve zıplama eğilimine giriyor.

Golf bu noktada çok daha olgun bir tavır sergiliyor. Hem de test araçlarında büyük bir keyifle kullandığımız adaptif amortisörler olmadan. Son derece dengeli olan süspansiyon geometrisi sportif sürüşlerde ihtiyaç duyulan sportiflik hissini verirken yol bozukluklarını ise büyük bir olgunlukla karşılıyor ve sönümlüyor. Ancak Polo'nun seri kullanımlarda köşeleri büyük bir kıvraklıkla dönebildiği noktalarda Golf biraz daha ağırkanlı kalıyor ve önden kayma eğilimi gösteriyor.

Öte yandan her ikisi de son derece güvenli bir sürüş sunuyor ve sürücü saçmalamadıkça kolay kolay kontrolden çıkma eğilimi sergilemiyor. Keskin virajlarda bile dengesini korumayı başaran ikilinin limitlerinin zorlanması halinde ESP son derece yumuşak bir şekilde devreye girerek işleri kontrol altına alıyor.

Yani ikili yol tutuş disiplinin de büyük bir özgüven sergiliyor. Ancak fren noktasında Polo ile kıyaslandığında Golf zayıflık gösteriyor. Tüm fren testi alternatiflerinde Polo üç ila dört metre kadar daha erken durmayı başarıyor ki, bu da Polo'ya çok kıymetli puanlar kazandırıyor. Golf ise adeta Polo'ya kaptırdığı puanları geri alma hırsıyla sürüş destek sistemleri ve güvenlik donanımlarını sahaya sürüyor.

Polo'da şerit takip sistemi sunulmuyor. Arka hava yastıkları isteğe bağlı olarak mevcut. Diz hava yastığı ise Golf'te standart olarak sunuluyor.

Golf ile daha dingin bir sürüş

Test sürüşü rotasının her bir kilometresinde Golf ağırlığını koymaya ve artırmaya devam ediyor. O çok daha olgun bir otomobil. Bir kere tüm sürüş hızlarında ve zemin koşullarında kardeşi Polo'dan daha sessiz. Polo, özellikle çamurluk içlerinde ve davlumbazlarda oluşan lastik uğultusuyla zaman zaman rahatsız edici olabiliyor. Bunun dışında, Golf'te beş HP daha fazla güç üreten üç silindirli turbo beslemeli motorun sesi son derece sessiz olan rölanti seviyesinin üzerinde çıkılmasıyla birlikte Polo'da çok fazla kabin içine ulaşıyor ve çok daha fazla vibrasyon hissettiriyor.

Daha küçük boyutların getirisi olarak Polo daha hafif. Bu ise performansa doğrudan yansıyor. Polo 0-100 km/s hızlanmasını 9.9 saniyede tamamlarken Golf 10.4 saniyeye ihtiyaç duyuyor. Daha seri olmakla kalmayan Polo, sadece 0.1 litre de olsa 6.6 lt/100 km'lik tüketim değeriyle ağabeyi Golf'ten daha tutumlu. Ancak bunlar öyle hayatı değiştirecek önemli farklılıklar değil. Ortaya çıkan performans ne Golf'u süründürür, ne de Polo'yu uçurur. A noktasından B noktasında ulaşma hedefiyle hareket edildiği müddetçe her iki otomobilin de performansı gayet yeteli.

Bütün bu tablodan çıkan sonuca göre Polo küçük sınıfta büyük bir otomobil. Tamam, Golf'e oldukça yaklaşmış durumda ama onu alt edecek kadar da iddialı değil. Yani bütçe elverdiği müddetçe Golf daha iyi bir seçim olacaktı, ama elvermiyorsa da Polo gayet yeterli olacaktır.

Yazı: Michael Harnischfeger
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert



68
Desibel

Polo, karayolunda 80 km/s hızda yapılan ölçümlerde 68 dB (A) gürültü üretirken Golf aynı şartlar altında 63 dB(A) ile yetiniyor

Fonksiyonellik noktasında Golf'ü eleştirmek pek olası değil gibi. Her bir detay büyük bir özenle düşünülmüş ve uygulanmış. Sunmuş olduğu yaşama alanı ciddi bir farklılık göstermese de sürüş destek sistemleri konusunda daha cömert

GOLF kompakt ve konforlu yapısıyla daha olgun









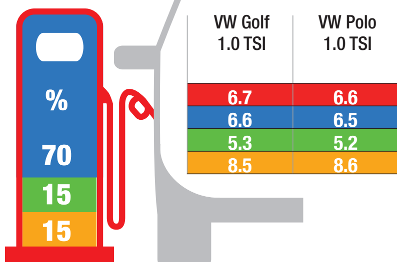




Daha ağır olan Golf, hızlanırken biraz daha yavaş kalıyor

auto motor und sport **TÜKETİM ÖLÇÜMÜ**

Test tüketimi
Oranlar:
Yüzde 70 **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15 **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde 15 **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş



	VW Golf 1.0 TSI	VW Polo 1.0 TSI
	6.7	6.6
	6.6	6.5
	5.3	5.2
	8.5	8.6

▶ Teknik özellikler ve test verileri arka sayfada

auto motor sport TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model	VW Golf 1.0 TSI Comfortline	VW Polo 1.0 TSI Beats
Motor		
Motor tipi/silindir sayısı	Sıralı/3	Sıralı/3
Silindir hacmi cc	999	999
Güç kW (HP) d/d	81 (110) 5000	85 (115) 5000
Maksimum tork Nm, d/d	200, 2000	200, 2000
Güç aktarımı	Önden çekişli, yedi ileri çift kavramalı	Önden çekişli, yedi ileri çift kavramalı
Test aracı lastiği	225/45 R 17 W Dunlop Sport Maxx RT	215/45 R 17 W Michelin Primacy 3
Boyutlar/ağırlıklar		
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi kg	1255/515	1184/476
Uzunluk × genişlik mm (yan aynalarla) × yükseklik	4258 × 1790 (2027) × 1492	4053 × 1751 (1964) × 1461
Aks aralığı mm	2620	2551
Dönüş çapı sol/sağ m	11.1/11.0	10.7/10.8
Bagaj hacmi lt/VDA	380/1270	351/1125
Römork kapasitesi/rölantide kg	610/1500	590/1200
Kabin genişliği ön/arka mm	1485/1445	1450/1410
Kabin yüksekliği ön/arka mm	1020/975	1025/970
Standart diz mesafesi mm	695	700
Tüketim/menzil/CO_2		
Test tüketimi lt/100 km	6.7	6.6
ams ekonomik	5.3	5.2
ams ev-iş yolu	6.6	6.5
ams sportif	8.5	8.6
Test CO_2 salımı g/km	156	153
NEDC'ye göre tüketim lt/100 km Şehir içi/şehir dışı/ortalama	5.7/4.2/4.8	5.7/4.3/4.8
Emisyon sınıfı	Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı g/km	109	109
Verimlilik sınıfı	B	B
Depo kapasitesi lt	50	40
Menzil km	746	606
Hızlanma/maksimum hız		
Hızlanma sn		
0 – 80 km/s	7.1	6.8
0 – 100 km/s	10.4	9.9
0 – 120 km/s	15.2	14.3
0 – 130 km/s	18.1	17.0
0 – 140 km/s	21.6	20.2
0 – 160 km/s	32.5	29.6
0 – 400 m	17.4	17.1
Ara hızlanma sn		
60 – 100 km/s	6.0	5.7
80 – 120 km/s	8.1	7.5
Maksimum hız km/s	196	200
Fren mesafeleri		
100 – 0 km/s soğuk m	37.6	34.4
130 – 0 km/s soğuk/sıcak	62.4/62.6	58.4/58.5
140 – 0 km/s soğuk	72	68
İç gürültü		
80 km/s son vites	63	68
100 km/s dB(A)	66	69
130 km/s	70	73
160 km/s	73	76
Sürüş dinamikleri		
Slalom 18 m ESP açık/kapalı	65.7/65.9	66.5/66.7
Çift şerit değiştirme km/s	134.2/134.7	136.6/138.0
Sürüş değerlendirmesi	◄ Ø ►	◄ Ø ►
Yönlendirme endirekt/direkt	○○○●○	○○○●○
Denge önden/arkadan kayma eğilimi	○○●○○	○○●○○
ESP ağırbaşlı/sportif	○○○●○	○○○●○
Kontrol kolay/zorlayıcı	○●○○○	○●○○○
Araç karakteri ağırbaşlı/sportif	○○○●○	○○○●○
Maliyetler		
Sabit maliyetler Euro		
Vergi	48	48
Zorunlu trafik sigortası	326	301
Kısmi kasko[1]	114	95
Tam kasko[2]	348	303
Kullanım maliyeti aylık[3]		
yılda 15.000 km Euro	226	219
yılda 30.000 km Euro	411	399
Baz fiyat (Almanya) Euro	24.900	21.875

[1] Ferdi pay olmadan; [2] 150 Euro ferdi pay ile; [3] Değer kayıpsız

SONUÇ



1

GOLF

Her ne kadar Polo fren performansıyla ağabeyini alt etmeyi başarmış olsa da tüm disiplinlerde açık ara önde olan Golf genel değerlendirme sonucu ipi birinci olarak göğüslüyor.



2

POLO

Polo; süspansiyon, gürültü konforu, güvenlik donanımları ve genel anlamda kaliteli bir yaşama alanıyla, geçemese de ağabeyine meydan okumayı başarıyor.

PUAN TABLOSU

Model (Maksimum puan)		VW Golf 1.0 TSI	VW Polo 1.0 TSI
Karoser			
İç mekân genişliği	(20)	9	9
Boyutlar	(10)	5	6
Bagaj	(15)	5	4
Taşıma kapasitesi	(10)	6	6
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	9	7
Kumandalar/göstergeler	(5)	4	4
Kullanım kolaylığı	(10)	9	9
Görüş açıları	(10)	8	7
Kalite hissi	(10)	9	7
Toplam	**(100)**	**64**	**59**
Güvenlik			
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	20	15
Far	(10)	9	5
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(10)	2	6
Fren mesafesi soğuk (130-0 km/s)	(5)	1	3
Fren mesafesi sıcak (130-0 km/s)	(10)	3	7
190 km/s fren	(5)	4	4
Pedal hissi	(5)	4	4
Sürüş güvenliği	(15)	14	14
Toplam	**(100)**	**57**	**58**
Konfor			
Süspansiyon konforu	(25)	20	17
Koltuklar ön	(15)	12	13
Koltuklar arka	(10)	8	8
Multimedya	(20)	18	16
Konfor asistanları	(10)	8	6
Klima	(10)	7	7
Kabin gürültüsü	(5)	4	3
Gürültü hissi	(5)	4	2
Toplam	**(100)**	**81**	**72**
Motor			
Çalışma karakteri	(10)	7	5
Çekiş gücü	(10)	5	6
Güç dağılımı	(5)	3	3
Şanzıman/vites oranları	(10)	7	8
Hızlanma/maksimum hız	(15)	5	5
Ara hızlanma	(5)	2	2
Test tüketimi	(20)	12	12
Şarj imkanı	(10)	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–
Menzil	(5)	4	3
Toplam	**(100)**	**45**	**44**
Sürüş özellikleri			
Sürüş dinamikleri	(20)	10	11
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	20	22
Direksiyon	(20)	18	18
Dönüş çapı	(10)	2	3
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	12	12
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	8	8
Toplam	**(100)**	**70**	**74**
Çevre			
CO_2 emisyonu	(30)	20	20
NEDC'ye göre emisyon	(15)	12	12
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	5	3
Toplam	**(50)**	**37**	**35**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**354**	**342**
Maliyetler			
Baz fiyat*	(25)	21	25
Donanım*	(10)	9	10
Opsiyon fiyatları	(5)	4	4
İkinci el satış kolaylığı	(10)	8	8
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	9	10
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	14	15
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	15	15
Garanti	(10)	5	5
Toplam	**(100)**	**85**	**92**
Genel toplam	**(650)**	**439**	**434**
		1	2

* Daha iyi olan tam puan alır

Makyajlanan Peugeot 308, 1.6 litrelik dizel motoru ve otomatik şanzımanıyla yeni Hyundai i30'un karşısına çıkıyor. Bakalım makyaj operasyonu 308'e yaramış mı?



Makyaj yeterli mi?









i30, sunduğu zengin donanımla sınıfının en iddialı modellerinden biri olmayı başardı. Kabinde kullanılan malzeme ve işçilik kalitesi de Alman rakiplerinden geri kalmıyor





Hem Peugeot 308 hem de Hyundai i30 ilk olarak 2007 yılında sahneye çıktı. Aslında Peugeot 308'in geçmişi çok daha eskiye dayanıyor 90'ların sonunda fırtına gibi esen 306 ve 2000'lerin başından beri kronik problemleri olsa da 307 modeli sınıfının en çok satılan araçlarından olmayı başardı. Güney Koreli üretici bu segmente biraz daha geç girmiş olsa da konforlu kullanımı ve makul fiyat politikasıyla kendine yer açmayı başardı. 2017 senesinde yollara çıkan üçüncü nesil i30 ise artık çıtayı çok daha yukarılara konumlandırdı. Peugeot 308, 2013 yılından beri aynı modelle yoluna devam ediyor, geçtiğimiz sene ufak bir makyaj operasyonundan geçen modelin yeni neslinin tanıtılması çok da uzak bir tarihte olmayacaktır.

Tasarım

İkinci nesil 308, 2013 yılında ilk yollara çıktığında sportif tasarımıyla dikkatleri üzerine çekmişti. 2017'de yapılan makyaj operasyonuyla birlikte özellikle GT-Line paketli 308, sınıfının en dinamik modellerinden biri olmayı sürdürüyor. Ön görünüm, markanın yeni tasarım felsefesine göre yeniden elden geçirilmiş, arka tarafta ise değişen stop grubu dikkat çekiyor.

Hyundai i30 ise yeni nesliyle bambaşka bir tasarım anlayışına kavuştu. Avrupalı rakipler, modellerinin yeni nesillerinde çok radikal değişikler yapmazken, Güney Koreli marka bu durumun tam tersini gerçekleştirmiş. Artık daha köşeli hatlara kavuşan i30, özellikle dikey konumlandırılan LED gündüz farlarıyla oldukça çekici bir otomobil olmuş.

Kabinlere geçtiğimizde i30'un yeni neslin avantajıyla daha modern göründüğünü düşünüyoruz. 8.0 inçlik dokunmatik ekran kabinde hemen göze çarpıyor, önceki nesle göre düğme kalabalığından kurtulmuş konsolda her şey yerli yerinde gözüküyor. i30, kalite ve işçilik anlamında da sınıfının en başarılı modellerinden biri olmuş.

308'in kabini ise i-Cockpit'in ilk neslini sürdürmeye devam ediyor. Yeni 3008'de görmeye alıştığımız ikinci nesil i-Cockpit'ten sonra biraz demode gözüken eski nesil, yine de sade tasarımıyla gözü yormuyor. Malzeme kalitesi ve işçilik olarak ise Hyundai i30'un gerisinde kalıyor.

Motorlar

Hyundai i30 yeni neslinde de bir önceki modelinde kullandığı 1.6 litrelik dizel motoru kullanmaya devam ediyor. 136 HP güç ve 300 Nm tork üreten motor, kâğıt üstündeki gücünü yola yansıtmakta biraz zorlanıyor. 10.6 saniyede 0'dan 100 km/s hızlanmasını tamamlayan i30, yedi ileri çift kavramalı şanzıman ile gücünü ön tekerleklere iletiyor.

308'in kalbinde ise PSA Grubu'nun en çok tercih edilen ünitelerinden biri olan 1.6 litrelik BlueHDi motor yer alıyor. Tutumluluğuyla ünlenen motor 120 HP güç ve 300 Nm'lik tork değerlerine sahip. Kâğıt üstünde i30'dan daha yavaş gibi duran 308, yolda ise bunun tam tersini sunuyor. 9.5 saniyelik 0'dan 100 km/s hızlanma değerine sahip 308, bu performansını i30'dan 168 kilogram daha hafif olmasına borçlu. Bu motor altı ileri tork konvertörlü EAT6 isimli şanzıman ile kombine edilmiş.

Şanzımanlar

Hyundai i30, Güney Koreli markanın Kia ile ortak kullandığı DCT şanzımana sahip. Yedi ileri çift kavramalı şanzıman ilk üretildiği yıllarda ısınma problemleriyle olumsuz eleştiriler









i-Cockpit'in ikinci nesli tanıtıldıktan sonra ilk versiyon gözümüze biraz demode gelmeye başlasa da hâlâ modern ve şık duruyor. Makyajla birlikte şerit takip gibi teknolojik yenilikler de sunulmaya başladı



alıyordu fakat yeni nesil i30'da DCT de elden geçirildi. Hem serilik hem de sarsıntısızlık olarak DSG'ye oldukça yaklaşan şanzıman, ısınma sorununu da büyük oranda çözmüş. 308'de ise çift kavramalıları aratmayacak kadar konforlu ve seri EAT6 isimli şanzıman var. Tork konvertörlü şanzımanlardan beklenmeyecek derecede seri ve sarsıntısız çalışan şanzımanda herhangi bir ısınma problemi de yaşanmıyor.

Sürüş özellikleri

Hyundai i30 bir önceki nesline göre hem süspansiyon hem de direksiyon sisteminde oldukça ileriye gitmiş. Konfor ve yol tutuşu iyi şekilde harmanlayan süspansiyon, Avrupalı rakiplerinin birçoğundan daha iyi. Direksiyon sistemi ise bir önceki nesle göre çok daha hisli ve tepkileri de daha hızlı. Fakat 308'in süspansiyon sistemi i30'a göre özellikle yol tutuş konusunda daha başarılı. Konfor konusunda da en az i30 kadar yolcularını rahat ettirebiliyor. 308'in küçük direksiyon simidi de hem ele daha iyi oturuyor hem de his ve tepki olarak sınıfının en iyi sistemlerinden biri... Tepkilerinize oldukça hızlı cevap veriyor.

Tüketim

Fransız markalar tüketim konusunda çoğunlukla ipi önde göğüslemeyi başarıyor. Bu durum 308'de de devam ediyor. 1.6 lt'lik BlueHDi motor ortalama 3.7 lt/100 km'lik bir değer sunuyor. i30 ise 4.1 lt/100 km'lik ortalama değere sahip. Bu farkın en büyük sebebi performans konusunda değindiğimiz üzere 308'in i30'dan çok daha hafif bir otomobil olmasında yatıyor.

Fiyatlar

Hyundai i30, Peugeot 308'e göre daha yeni bir otomobil olmasına rağmen başlangıç fiyatında daha uygun... i30'un 1.6 litrelik dizel motorlu ve çift kavramalı şanzımanlı versiyonun üst donanım paketlisi 120.700 TL'den başlarken, 308 1.6 BlueHDi motor ve EAT6 şanzımanlısını orta paket olmasına rağmen 130.000 TL'den başlatıyor. Eğer test aracımızda yer alan GT-Line paketini tercih edecek olursanız cebinizden 156.000 TL'lik bir para çıkması gerekiyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Egemen Atiyar

SONUÇ

Fiyat farkı

308 hem sürüş keyfi hem performans hem de tutumluluk konusunda i30'dan daha başarılı bir otomobil olmayı sürdürüyor. i30 ise zengin donanımı, kaliteli iç mekânı ve teknolojik altyapısıyla 308'in önünde yer alıyor. İki otomobil arasında 10.000 TL'lik bir fark benim için oldukça fazla, bu sebeple tercihim i30'dan yana olacaktır.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Model		Hyundai i30 1.6 CRDi DCT	Peugeot 308 1.6 BlueHDi EAT6
Motor tipi/silindir sayısı		Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi	cc	1582	1560
Maksimum güç	HP, d/d	136, 4000	120, 3500
Maksimum tork	Nm, d/d	300, 1750	300, 1750
Uzunluk × genişlik × yükseklik	mm	4340 × 1795 × 1455	4253 × 1804 × 1472
Aks aralığı	mm	2650	2620
Bagaj hacmi	lt	395	420
Hızlanma 0–100 km/s	sn	10.6	9.5
Maksimum hız	km/s	200	193
Yakıt tüketimi ortalama	lt/100 km	4.1	3.7
Baz fiyat	TL	120.700	130.000

BİR BAKIŞTA

NISSAN X-TRAIL 1.6 DIG-T: 163 HP, 565-1996 lt bagaj hacmi, 25.440 Euro'dan başlıyor, ürün gamı başlangıç fiyatı 25.440 Euro

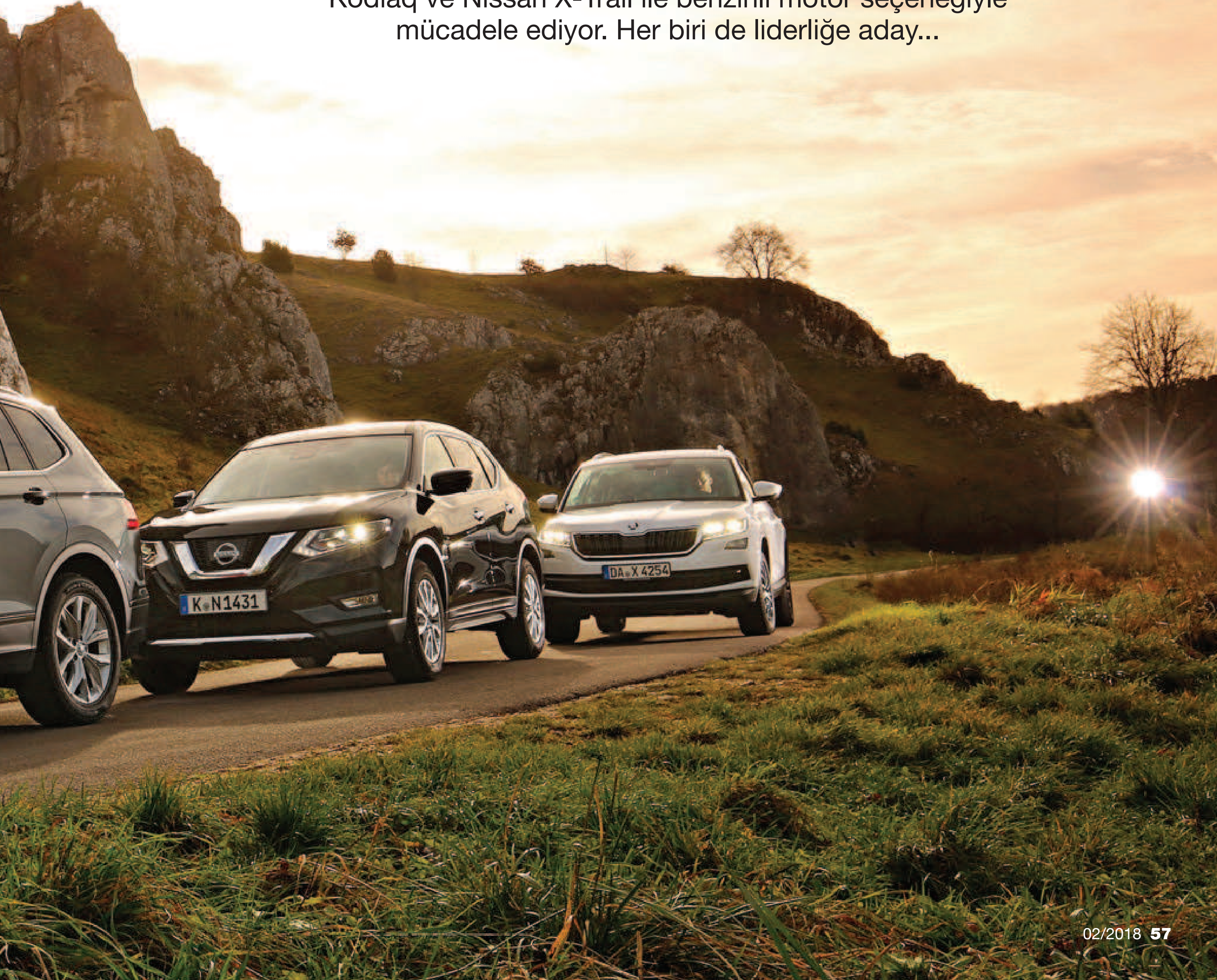
SKODA KODIAQ 1.4 TSI ACT 4x4: 150 HP, 650-2065 lt bagaj hacmi, 29.250 Euro'dan başlıyor, ürün gamı başlangıç fiyatı 26.150 Euro

VW TIGUAN ALLSPACE 1.4 TSI ACT: 150 HP, 665-1920 lt bagaj hacmi, 29.975 Euro'dan başlıyor, ürün gamı başlangıç fiyatı 29.975 Euro



Onur meselesi

Kompakt SUV Volkswagen Tiguan'ın grup içerisindeki akrabası Skoda'nın temsilcisine boyun eğmek zorunda kalması (hem de iki kere) Tiguan için onur kırıcı bir durumdu. Şimdi Volkswagen Allspace sahaya çıkıyor ve ilk karşılaştırmalı testinde Skoda Kodiaq ve Nissan X-Trail ile benzinli motor seçeneğiyle mücadele ediyor. Her biri de liderliğe aday...



Daha önce bu açıdan hiç bakmamıştık. SUV'ların ve fitness salonlarının ticari başarısının bir ortak dayanak noktası bulunuyor. Her ikisi de kullanılmadığı için bu denli başarılı. Her ikisi de zekice pazarlama stratejileri doğrultusunda satın alınıyor. Sadece Almanya'da 10 milyon fitness salonu üyesi bulunuyor. Bütün bu üyeler gerçekten de üyeliklerini kullanarak salona gidiyor olsaydı 8700 salon aşırı doluluk nedeniyle denetimlere takılıp, kapatılırdı. Kendine bir SUV alan kullanıcıların her biri kırlara, bayırlara yani doğaya çıkıyor olsaydı doğaya verdikleri zarar nedeniyle yasaklanırlardı. Oysa SUV pazarı büyümeye ve büyüdükçe yeni üyeler kazanmaya devam ediyor. Pazardaki bu büyüme sona ermiş değil. Pazar gelişmeye ve yeni üyeler kucaklamaya devam ediyor. SUV pazarının en yeni üyesi ise Allspace. Daha uzun ve opsiyonel olarak yedi koltukla donatılabilen Tiguan.

Aslında bu görevi bugüne kadar grup bünyesindeki Çek üreticinin temsilcisi Kodiaq tek başına üstleniyordu. Skoda Kodiaq, VW Allspace ile ilk bakışta büyük oranda benzeşiyor gibi görünüyor. Ama sadece öyle görünüyor. Taht kavgasına ortak olmak üzere karşılaştırmaya bir de Japon dahil oluyor: Nissan X-Trail. Her biri de benzinli motor ve manuel şanzımanlı. Bakalım ipi kim birinci göğüslüyor?

X-Trail: X'in hakkını veremiyor

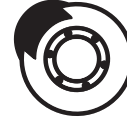
Üreticilerin işi zor hem de çok zor. SUV müşterilerine broşürlerde vaat ettikleri yaşam tarzını broşürdeki ürünlerle karşılaması güç. Sonuç olarak yaşam tarzı ile kast edilen rafting ve su kayağı gibi sportif aktiviteler değil. Yaşam tarzı çok ama çok daha geniş bir kapsama sahip. Yaşam tarzı tanımlaması altındaki hedef kitle için sportif aktiviteler sadece bu kavramın bir ayağını oluşturuyor. Onlar için örneğin bir televizyonu tekno marketten eve taşımak da yaşam tarzı, çocuklarla bir hafta sonu pikniğine gitmek de yaşam tarzı. Hal böyle olunca pratiklikleriyle övünen SUV'ların bütün bu yaşam tarzı beklentilerini eksiksiz olarak karşılaması bekleniyor.

Açıkçası Kodiak ve Tiguan'ın vaat ettiği premium havayı Nissan sunmaktan uzak kalıyor. Ancak yolcularını, kaliteli ve derli toplu bir yaşam alanında hakkıyla ağırlamasını da biliyor. Büyük ve son derece kullanışlı bagajda iki adet yükseklik ayarı bulunurken yine bu yükseklik ayarı için kullanılan platformlar aynı zamanda bagaj zemininde bölmeler yaratmak için veya bagaja derinlik katmak için de kullanılıyor. En azından bagajdaki altı ve yedinci koltuklar kullanımda olmadığında.

Nissan'ın ifadesine göre tüm arka koltuklar tiyatro düzenine uygun olarak konumlandırılmış. Böylece çocuklar camdan dışarıya rahat bakabilirken yetişkinler ise ön tarafı daha rahat görebiliyor. Koltukların sunmuş olduğu fonksiyonellik ise tiyatro düzeninde olmaktan çok daha fazlasını bünyesinde barındırıyor. İkinci koltuk sırası kızaklar üstünde ileri-geri kaydırılabiliyor. Yine ikinci koltukların sırtlıkları eğim ayarıyla yolcuya ideal oturma konforu için ayar yapma imkânı da sunuyor. Ayrıca ikinci koltuk sırası iki parça halinde katlanırken, ikinci koltuk sırasının ortasında uzun nesneleri taşımak üzere bir bölme de yer alıyor. Ön tarafta yumuşak dolgu malzemesine sahip koltuklar sürücü ve beraberinde yolcunun vücudunu bir güzel sarıyor. Koltuklar konfor konusunda şikâyete yer vermiyor ama sırtlığın eğim ayarının zahmetli mekanizması can sıkıyor.

Nissan, sonbaharda hayata geçirdiği makyaj kapsamında sürüş destek sistemlerini güncelledi. Örneğin acil durum destek freni artık kamera yerine radarla çalışıyor. Ancak genel kullanım özellikleri makyaj kapsamında değiştirilmedi ve aynen korundu. Önemli fonksiyonlar ergonomik bir şekilde sürücünün elinin altında olacak şekilde konumlandırılırken, ikincil fonksiyonlara ait kumandalar daha kıyıya köşeye serpiştirilmiş durumda. Öyle ki, direksiyon ısıtmasının düğmesini yakıt deposunun kapağını açmak için o bölgeye el attığımızda tesadüfen keşfettik. Bir bilgi ve eğlence sistemi yer alıyor ancak dokunmatik ekran sadece geri görüş kamerasının görüntüsünü net gösteriyor.

Motor kaputunun altında 1.6 litre hacimli turbo benzinli motor görev yapıyor. Nissan bu motoru X-Trail'de vites geçişleri biraz belirsiz olan altı ileri manuel şanzıman ve önden



64.8

metre

Nissan, sıcak frenlerle 130 km/s'den yapılan fren testlerinde Skoda'dan 5.4 metre daha uzun mesafede durabildi. Bu ise Kodaiq durduğunda X-Trail'in hâlâ 37 km/s hızda olması anlamına geliyor.





Nissan Bagaj zeminindeki ikinci katman bagaj zemin kapaklarıyla örtülebiliyor ya da bölmelere ayrılabiliyor. Piksel piksel ekrana sahip navigasyon VGA grafiklerini andırıyor





Skoda Bagajdaki poşet, çanta asma kancaları ve diz mesafesini artıran kızaklı arka koltuklar Kodiaq'ın iç mekânında sunulan akıllı çözümlerden bazıları





VW Tıpkı Skoda örneğinde olduğu gibi Allspace'in de arka koltuklarında bağımsız iklimlendirme paneli, elektrik soketi ve USB girişi bulunuyor. Koltuklar bagajdan katlanıyor

çekişle kombine ediyor. 1.6 litre hacimli direkt enjeksiyonlu motor 2000 d/d itibarıyla homojen bir şekilde çekiş gücü sunmaya başlıyor. İstekli bir şekilde devir çeviren motor biraz gürültülü olsa da 100 km'de 8.0 litre yakıt tüketiyor olmasıyla X-Trail'in tutumlu bir seçenek olmasını sağlıyor.

Motor daha da güçlü olsaydı ön aks gücü yere güvenli bir şekilde aktarmakta zorlanabilirdi. Bu haliyle bile zaman zaman ön aks tekerlekleri zemine tutunmakta zorlanıyor. Öte yandan X-Trail, dinamik bir şekilde virajları kovalama iddiasında da değil. Biraz gergin bir geometriye sahip olan süspansiyon kısa aralıklı yol dalgalanmalarında fazla tepki veriyor. Gergin süspansiyon geometrisine karşın X-Trail virajlarda yana yatma eğilimi gösteriyor. Yeterince direkt çalışmayan ve geri bildirim noktasında da zayıf olan direksiyon sistemi de bol virajlı karayollarındaki sürüş keyfini gölgeliyor. Sistem bütününün yeterince dinamik olmamasında Yokohama marka lastiklerin de payı var. Lastikler, sürüş güvenliğinden ödün vermese de yol tutuşu ve de özellikle fren mesafesini olumsuz etkiliyor.

Konu maliyetler olduğunda Nissan X-Trail elini masaya vuruyor. Üç yıl garanti, en düşük satın alma fiyatı, makul donanım gibi özelliklerle öne çıkan Nissan X-Trail bu karşılaştırmanın galibi olmasa da birçok SUV müşterisinin gönlünü kazanabilir.

Kodiaq: Adını bir ayıdan alıyor

Skoda sıra dışı öğelerle adından söz ettirmeyi seviyor. Şemsiye ve buz kazıyı gibi zaman zaman araçlarında ilginç standart ekipmanlara yer veriyor bu marka. Bu sefer de yeni modelinin ismiyle adından söz ettirdi: Kodiaq. Adını Alaska Boz Ayısından alıyor. 2.5-3.0 metreye varan boyuyla en güçlü ayı türlerinden biri. İsim bu denli iddialı olunca araçla ilgili beklentiler de yüksek oluyor haliyle. İlk bakışta grup içerisinde Tiguan Allspace ile aynı olduğu izlenimini verse de Kodiaq şaşırtıyor çünkü o farklı bir otomobil.

Evet, teknik açıdan VW Tiguan Allspace ile aynı. Aynı fonksiyonellik özelliklerini ve aynı iç mekân genişliğini sunuyor. Tiguan Allspace'ten önce yollara çıktığından iki araç arasındaki farklılıkları ortaya koyan detayları mercek altına almak üzere Kodiaq'tan başlayalım. Tamponun altındaki ayak hareketini algılayan sensörlerin vermiş olduğu komutla elektrikli bagaj kapağının açılmasıyla devasa bir hacim ortaya çıkıyor. Bagaj alanının bittiği yerde ise üç adet bağımsız koltuk göze çarpıyor. Detaylar önemli olduğundan belirtmekte fayda var; Skoda karşılaştırmaya opsiyonel



Nissan daha çok asfalt üzerinde kendini huzurlu hissediyor çünkü benzinli motorda isteğe bağlı olarak bile olsa dört tekerlekten çekiş sistemi sunulmuyor

olarak sunulan fonksiyonel bagaj zemini ve altı ileyedinci koltuklar olmadan katılıyor. Bagajda olması gereken bu koltuklar olmadığından arka koltuklar öne doğru katlandığında bir eşik ve bir de katlanma kapağı görüntüsü ortaya çıkıyor ki, bu da uzun nesneleri taşıma noktasında kullanışlılığı olumsuz etkileyecektir.

Tıpkı Volkswagen'in temsilcisinde olduğu gibi arka koltuk sırası kızaklar üzerinde 18 cm kadar ileri-geri kaydırılabiliyor. Böylece kullanım amacına göre diz mesafesi veya bagaj alanı artırılabiliyor. Arka koltuk konfor konusunda oldukça davetkâr. Sırtlık eğim ayarı, koltuk ısıtması, bağımsız klima kontrol paneli, katlanan yastıklara sahip koltuk başlıkları dışında üç kişiyi rahat ettirecek kadar geniş olmasıyla da ikinci koltuk sırası oldukça konforlu bir yapı sergiliyor.

Bu açıdan bakıldığında Skoda Kodiaq şoförlü kullanım için bile tercih edilebilir gibi görünüyor. Arka koltuklar gibi ön koltuklar da konfor noktasında oldukça davetkâr. Geniş bir oturma alanı, akıllıca tasarlanmış ve uygulanmış saklama alanları, kaliteli malzemeler, ergonomik ve kullanışlı bir kokpit ve konforlu koltuklar sürüşün keyifli geçmesi için elinden geleni yapıyor. Konfor odaklı süspansiyon geometrisi paketi tamamlıyor. Yoldaki irice bozuklukları bile süspansiyon sistemi büyük bir olgunlukla karşılayarak yutuyor. Ayarlanabilir süspansiyon sistemi 'konfor' modunda tüm darbeleri başarıyla sönümlerken, 'normal' modda da yol bozuklukları iç mekâna çok fazla yansımıyor. Hatta sert olması beklenen 'sport' modunda bile Kodiaq, Nissan'ın temsilcisine oranla daha konforlu bir

Nissan Direksiyon ısıtması ve şerit takip sistemine ait düğmeler direksiyonun solundaki bölgede konumlandırılmış. Kalite ve dizilim gayet başarılı



Skoda Hem Volkswagen ile benzeşiyor hem de farklı: Kullanımı kolay kokpit. Torpido gözünün üzerindeki ahşap kaplamanın altında ikinci bir göz daha bulunuyor



VW Tamamen analog ve son derece okunaklı göstergelere sahip gösterge paneli. Peki, Skoda'dan tamamen farklı mı? Bu örnekte, hayır değil





Şehrin kalabalığından ve otoyollardan uzak kırlarda, doğa ile baş başa bir gezinti

tutum sergiliyor. Ancak bu denli konforlu yapının da bir bedeli var. Skoda Kodiaq yol dalgalarında daha fazla salınım ve virajlarda daha fazla yana yatma eğilimi içine giriyor. Gövde yol üzerinde daha bir hareketli. Ancak bu salınımlı ve yana yatma eğilimine sahip Kodiaq'ın sürüş güvenliğinden taviz verdiği anlamına da gelmiyor. Skoda Kodiaq her daim ki, bu noktada dört tekerlekten çekiş sisteminin de katkısı var, yolda güvenli bir şekilde tutunmaya devam ediyor. Süspansiyonun konfor odaklı yapısı kadar geri bildirimi biraz daha zayıf olan ve Tiguan Allspace kadar direkt çalışmayan direksiyon nedeniyle de Skoda Kodiaq, kuzenine oranla daha hantal ve ağırkanlı hissettiriyor.

Aynı gruba mensup iki kuzen en azından motor seçeneği noktasında örtüşüyor. Turbo ile beslenen küçük hacimli benzinli motor ürettiği 150 HP güçle 1.7 ton boş ağırlığa sahip Skoda'yı harekete geçirmekte pek zorlanmıyor. Hatta akıcı bir sürüş sunuyor ve gerektiğinde sportif sürüşleri de destekliyor. Rahatsız eden tek unsur motorun biraz gürültülü çalışıyor olması. Ayrıca dört tekerlekten çekiş sisteminin getirmiş olduğu ek yük nedeniyle Volkswagen'de 8.1 lt/100 km tüketen motor Skoda'nın kaputunun altında 8.7 lt/100 km tüketiyor. Ayrıca güvenlik donanımı da daha zayıf. Tiguan'da yorgunluk algılama ve uyarı sistemi ve şerit takip sistemini standart olarak sunulurken, isteğe bağlı olarak aktif uzun far yardımcısı gibi donanımlarla daha da zenginleştirilebiliyor.

Tiguan Allspace: Bolca yaşam alanı

Bu sefer değil. Volkswagen'in temsilcisi detaya verilen önem, kaliteli malzemeler, son derece okunaklı göstergeler (isteğe bağlı olarak dijital ve head-up display) ve çalışma karakteri yüksek motoruyla ön plana çıkıyor. O da beş koltuklu olarak karşılaştırmaya dahil oluyor. Yedi koltuklu versiyon için



105 kilogram

Skoda Kodiaq ile Volkswagen Allspace arasında 105 kg ağırlık farkı bulunuyor. Ağırlık farkı büyük oranda Skoda'da isteğe bağlı olarak sunulan dört tekerlekten çekiş sisteminden kaynaklanırken 0.6 lt/100 km'lik tüketim farkı da yine dört tekerlekten çekiş sistemine dayanıyor.

auto motor und sport TÜKETİM ÖLÇÜMÜ

Test tüketimi

Oranlar:
Yüzde 70 **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15 **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde 15 **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş

%	Nissan X-Trail 1.6 DIG-T	Skoda Kodiaq 1.4 TSI ACT	VW Tiguan Allspace 1.4 TSI ACT
	8.0	8.7	8.1
70	7.7	8.5	7.8
15	6.2	6.8	6.3
15	11.3	11.7	11.2

auto motor und sport TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model		Nissan X-Trail 1.6 DIG-T Acenta	Skoda Kodiaq 1.4 TSI ACT 4x4 Style	VW Tiguan Allspace 1.4 TSI ACT Comfortline
Motor				
Motor tipi/silindir sayısı		Sıralı/4	Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi	cc	1618	1395	1395
Güç	kW (HP) d/d	120 (163) 5600	110 (150) 5000	110 (150) 5000
Maksimum tork	Nm, d/d	240. 2000	250. 1500	250. 1500
Güç aktarımı		Önden çekişli. altı ileri manuel	Dört tekerlekten çekişli. altı ileri manuel	Önden çekişli. altı ileri manuel
Test aracı lastiği		225/65 R 17 H Yokohama Geolandar G98	235/55 R 18 V Continental SportContact 5	235/55 R 18 V Continental SportContact 5
Boyutlar/ağırlıklar				
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi	kg	1517/533	1668/542	1563/587
Uzunluk × Genişlik (yan aynalarla) × Yükseklik	mm	4690 × 1820 (2070) × 1710	4697 × 1882 (2087) × 1655	4701 × 1839 (2099) × 1674
Aks aralığı	mm	2705	2791	2787
Dönüş çapı sol/sağ	m	12.1/12.1	11.8/11.7	11.1/11.1
Bagaj hacmi	lt/VDA	565/1996	650/2065	665/1920
Kübik hacim	küçük mm	530 × 920 × 700	630 × 950 × 670	460 × 905 × 725
Uz. × gen. × yük.	büyük mm	1550 × 920 × 700	1470 × 950 × 670	1540 × 905 × 725
Römork kapasitesi/rölantide	kg	750/1800	750/2000	750/1800
Kabin genişliği ön/arka	mm	1465/1450	1525/1510	1515/1500
Kabin yüksekliği ön/arka	mm	1020/890	1090/1020	1060/980
Standart diz mesafesi	mm	740	800	840
Tüketim/menzil/CO_2				
Test tüketimi	lt/100 km	8.0	8.7	8.1
ams ekonomik		6.2	6.8	6.3
ams ev-iş yolu		7.7	8.5	7.8
ams sportif		11.3	11.7	11.2
Test CO_2 salımı	g/km	186	202	188
NEDC'ye göre tüketim	lt/100 km	Super	Super	Super
Şehir içi/şehir dışı/ortalama		7.9/5.3/6.2	8.3/6.0/6.9	7.2/5.4/6.1
Emisyon sınıfı		Euro 6	Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı	g/km	145	155	137
Verimlilik sınıfı		C	C	B
Depo kapasitesi	lt	60	60	58
Menzil	km	750	689	716
Performans				
Hızlanma	sn			
0 – 80 km/s		7.6	6.7	6.7
0 – 100 km/s		11.0	10.3	10.1
0 – 120 km/s		14.4	14.7	14.1
0 – 130 km/s		16.5	17.8	16.7
0 – 140 km/s		19.7	21.0	20.0
0 – 160 km/s		26.3	30.1	28.7
0 – 400 m		17.7	17.2	17.1
Ara hızlanma	sn			
60 – 100 km/s		5.8	5.9	5.7
80 – 120 km/s		6.8	8.0	7.4
Maksimum hız	km/s	200	194	200
Fren mesafeleri				
100 – 0 km/s soğuk	m	37.5	35.8	36.2
130 – 0 km/s soğuk/sıcak		65.2/64.8	60.5/59.4	60.8/60.1
140 – 0 km/s soğuk		73	71	69
İç gürültü				
80 km/s	son vites	64	64	63
100 km/s	dB(A)	67	65	65
130 km/s		71	69	68
160 km/s		73	72	72
Sürüş dinamikleri				
Slalom 18 m	ESP açık/kapalı	58.6/58.7	61.3/61.5	61.0/61.2
Çift şerit değiştirme	km/s	125.7/126.5	126.5/127.7	126.9/127.3
Sürüş değerlendirmesi		◀ Ø ▶	◀ Ø ▶	◀ Ø ▶
Yönlendirme	endirekt/direkt	○●○○○	○○●○○	○○●○○
Denge	önden/arkadan kayma eğilimi	○○●○○	○○●○○	○○●○○
ESP	ağırbaşlı/sportif	●○○○○	○●○○○	○●○○○
Kontrol	kolay/zorlayıcı	○●○○○	●○○○○	●○○○○
Araç karakteri	ağırbaşlı/sportif	○●○○○	○○●○○	○○●○○
Maliyetler				
Sabit maliyetler	Euro			
Vergi		134	148	112
Zorunlu trafik sigortası		421	347	320
Kısmi kasko[1]		217	135	114
Tam kasko[2]		483	425	380
Kullanım maliyeti aylık[3]				
yılda 15.000 km	Euro	260	267	251
yılda 30.000 km	Euro	456	483	456
Baz fiyat	(Almanya) Euro	28.640	34.250	32.375

[1] Ferdi pay olmadan; [2] 150 Euro ferdi pay ile; [3] Değer kayıpsız



Nissan Cömert bir yaşama alanı sunan Nissan'da 74 cm oturum alanı yolcuların rahat etmesini sağlarken, ön koltuklara göre daha yüksek olan arka koltuklar en iyi görüşü sunuyor



Skoda Kodiaq ise 80 cm oturum alanı kullanıma sunuyor. Diğerlerinde olduğu gibi Kodiaq'ın da arka koltukları kızakla ileri-geri kaydırılabiliyor ve sırtlığı eğim ayarlı



VW Hepsi de geniş olsa da Allspace 84 cm oturum alanıyla en geniş oturma alanını sunuyor. Bu örnekte de koltuk sırtlığı üç kademeli olarak ayarlanabiliyor

Her üçünde de LED ön farlar ve viraj aydınlatma özelliği bulunuyor

kesenin ağzını biraz daha açmak gerekiyor. Onun da arka koltuk sırtlıkları eğim ayarlı, kızaklı arka koltuklar ileri-geri kaydırılabiliyor ve arka koltuklar uzaktan düğme hareketiyle katlanabiliyor. Yani fonksiyonellik Skoda'daki kadar kapsamlı. Ayrıca kullanımı da kolay. Markaya has karakteristik bir istisna olarak direksiyondaki ses açma düğmesi ve hız sabitleme sisteminin kumanda paneli Skoda ile farklılık gösteriyor. Volkswagen hız sabitleme sisteminin kumanda düğmelerini direksiyon üzerinde konumlandırırken Skoda, direksiyon kolonun yanına bağımsız bir kol olarak konumlandırıyor.

Önden çekişli Tiguan güç aktarımı noktasında zayıflık gösterse de bunun daha düşük tüketim değeriyle ve daha uygun satın alma fiyatıyla ve biraz daha uzun olan fren mesafesini ise kapsamlı güvenlik donanımlarıyla affettiriyor. Aslında bu örneklemeleri böyle uzatmak olası. Oturma alanı farklılıkları, bagaj hacmi farklılıkları derken liste uzar da uzar ancak bütün bunlar çok minör farklılıklar ve belirgin bir fark ortaya koyamıyor. Sonuç olarak temel aynı.

Öyle gibi görünse de sürüş dinamikleri noktasında işler değişiyor. 105 kg gibi ciddi bir ağırlık farklı söz konusu. 1.4 litre hacimli turbo benzinli direkt enjeksiyonlu motor daha hafif olan Tiguan'ı çok daha kolay harekete geçiriyor. Çalışma karakteri yüksek, tıpkı Skoda örneğinde de olduğu gibi vites geçişleri kolay, vites yolları belirgin, oranları çok iyi ayarlanmış altı ileri manuel şanzımanla uyum içerisinde çalışıyor. Sürüş güvenliği ile de sürücünün yüzünü güldüren Volkswagen daha direkt çalışan direksiyon sistemiyle daha keyifli bir sürüş sunuyor ve virajlara daha istekli dalıyor.

Virajlarda daha stabil bir tutum sergileyen Tiguan Allspace uzun süre bu stabil yapıyı koruyor ve daha az salınıma giriyor. Bu noktada Volkswagen ekibin tercih etmiş olduğu süspansiyon ayarının daha başarılı olduğunu söylemek abartı olmaz.

Tıpkı Kodiaq gibi Tiguan Allspace de adaptif süspansiyon ile yollara çıkıyor ancak Tiguan Allspace'deki süspansiyon tüm sürüş modlarında daha sportif, daha sert bir karakteristik sergiliyor. Sürüş dinamiklerine olumlu yansıyan bu sert karakterli süspansiyon, konu sürüş konforu olduğunda az da olsa ödün vermeyi gerektiriyor çünkü Tiguan Allspace yol dalgalarında biraz daha fazla tepki veriyor ve yol bozukluklarını iç mekânda hissettiriyor. Ancak kesinlikle konforsuz ifadesini hak etmiyor.

Yazı: Sebastian Renz
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert

SONUÇ

Nitelik galibi



1 VW

Kuzenlerden Volkswagen temsilcisi, atak sürüş özellikleri, daha az tüketim ve daha okunaklı göstergeler gibi niteliklerle ipi ilk sırada göğüslüyor.



2 SKODA

En az onun kadar iyi. Neredeyse... Ama daha yüksek yakıt tüketimi ve dört tekerlekten çekiş sisteminden kaynaklanan daha yüksek fiyat nedeniyle zaferden vazgeçmek zorunda kalıyor.



3 NISSAN

Üçüncülükle yetinmek zorunda kalıyor çünkü karşılaştırmanın diğer iki üyesi kadar atak ve dinamik sürüş özellikleri sergilemiyor. Üstelik onlar kadar konforlu değil ve fren mesafesi de daha uzun.

PUAN TABLOSU

Model	(Maksimum puan)	VW Tiguan Allspace 1.4 TSI ACT	Skoda Kodiaq 1.4 TSI ACT 4x4	Nissan X-Trail 1.6 DIG-T
Karoser				
İç mekân genişliği	(20)	13	13	9
Boyutlar	(10)	3	3	3
Bagaj	(15)	12	12	11
Taşıma kapasitesi	(10)	7	6	6
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	10	10	9
Kumandalar/göstergeler	(5)	5	4	3
Kullanım kolaylığı	(10)	8	8	7
Görüş açıları	(10)	7	7	7
Kalite hissi	(10)	9	8	7
Toplam	**(100)**	**74**	**71**	**62**
Güvenlik				
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	22	21	11
Far	(10)	9	8	7
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(10)	3	4	2
Fren mesafesi soğuk (130-0 km/s)	(5)	2	2	1
Fren mesafesi sıcak (130-0 km/s)	(10)	6	6	1
190 km/s fren	(5)	4	4	4
Pedal hissi	(5)	5	5	5
Sürüş güvenliği	(15)	14	14	14
Toplam	**(100)**	**65**	**64**	**45**
Konfor				
Süspansiyon konforu	(25)	23	23	18
Koltuklar ön	(15)	13	14	12
Koltuklar arka	(10)	9	9	8
Multimedya	(20)	19	19	8
Konfor asistanları	(10)	9	9	3
Klima	(10)	8	8	7
Kabin gürültüsü	(5)	4	4	3
Gürültü hissi	(5)	4	4	3
Toplam	**(100)**	**89**	**90**	**62**
Motor				
Çalışma karakteri	(10)	9	8	7
Çekiş gücü	(10)	6	5	5
Güç dağılımı	(5)	4	4	2
Şanzıman/vites oranları	(10)	8	8	7
Hızlanma/maksimum hız	(15)	5	5	4
Ara hızlanma	(5)	2	2	2
Test tüketimi	(20)	9	8	9
Şarj imkanı	(10)	–	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–	–
Menzil	(5)	4	4	4
Toplam	**(100)**	**47**	**44**	**40**
Sürüş özellikleri				
Sürüş dinamikleri	(20)	6	6	5
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	21	19	16
Direksiyon	(20)	17	17	14
Dönüş çapı	(10)	2	1	0
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	11	14	10
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	9	9	8
Toplam	**(100)**	**66**	**66**	**53**
Çevre				
CO_2 emisyonu	(30)	16	15	16
NEDC'ye göre emisyon	(15)	10	9	10
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	3	5	5
Toplam	**(50)**	**29**	**29**	**31**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**370**	**364**	**293**
Maliyetler				
Baz fiyat*	(25)	17	15	25
Donanım*	(10)	3	10	5
Opsiyon fiyatları	(5)	4	4	3
İkinci el satış kolaylığı	(10)	8	8	7
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	10	9	8
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	14	14	15
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	15	14	15
Garanti	(10)	5	5	7
Toplam	**(100)**	**76**	**79**	**85**
Genel toplam	**(650)**	**446**	**443**	**378**
		1	2	3

* Daha iyi olan tam puan alır

Hangisi alınır?



Türkiye'nin en prestijli minibüsleri hangileri diye sorsak sanırım Mercedes Vito ve Volkswagen Caravelle'den başka bir model duyamayız. Biz de sınıfının en çok satanlarını karşı karşıya getirdik.

BİR BAKIŞTA

MERCEDES VITO SELECT (8+1): 190 HP, baz fiyat 249.880 TL

VOLKSWAGEN CARAVELLE HIGHLINE (8+1): 204 HP, baz fiyat 195.470 TL









Caravelle'den farklı olarak Vito'nun arka koltuklarındaki yolcular, yüz yüze oturabiliyor. Vito'da şerit takip sistemi gibi güvenlik donanımları sunuluyor









"Mercedes Vito ve Volkswagen Caravelle, özellikle siyah renkleriyle yolda kendinizi ayrıcalıklı hissetmenizi sağlıyor"

VOLKSWAGEN CARAVELLE HIGHLINE (8+1)









Caravelle'in multimedya ekranı, Vito'ya göre daha kullanışlı. Çözünürlük konusunda da daha ileride. Caravelle'de üç sıra halinde olan arka koltuklarda diz mesafesi yeterli alanı sunuyor



Sürüş konforları, güçlü motorları ve prestijli duruşlarıyla Volkswagen Caravelle ile Mercedes Vito, minibüs sınıfının tartışmasız en güçlü iki modeli. Bu durum satış rakamlarında da belirgin şekilde ortaya çıkıyor.

Caravelle'in ülkemizde geçtiğimiz aylarda satışa sunulan Highline donanım paketli versiyonu, 204 HP'lik 2.0 litrelik turbo dizel motor ve yedi ileri çift kavramalı DSG şanzıman ile birlikte sunuluyor. 1400 d/d'de elde edilen 450 Nm tork, boş ağırlığı neredeyse iki tona yaklaşan bu minibüsü sadece 9.1 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Caravelle, güçlü motoru ve konforlu şanzımanıyla tam bir uzun yol aracı... Çift kavramalı şanzımanın vites geçişleri sarsıntısız ve seri. Sollamaları motor ile oldukça uyumlu çalışan şanzıman sayesinde hiç korkmadan gerçekleştirebiliyorsunuz. Süspansiyon sistemi Vito'ya göre daha konforlu, aynı zamanda yol tutuşu da unutmuyor.

Özellikle LED gündüz aydınlatmalarıyla çok dikkat çeken Caravelle ve Vito, sınıfının en şık iki tasarımına sahip.

Vito'nun kalbinde 2.2 litrelik 190 HP güç ve 440 Nm tork üreten turbo dizel motor yer alıyor. Caravelle kadar güçlü hissetirmese de yine de bir minibüs için fazlasıyla gücü arka tekerleklerine aktarmayı başarıyor. Yedi ileri otomatik şanzıman en az Caravelle'inki kadar seri ve konforlu geçişlere sahip. Süspansiyon sistemi Caravelle'den biraz daha sert fakat bu durum Vito'nun özellikle virajlı dağ yollarında yola çok iyi tutunmasını sağlıyor.

Fiyatlara baktığımızda Mercedes Vito 249.880 TL'den başlarken, Highline donanımlı Caravelle ise 195.470 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

Hem Caravelle hem de Vito bu sınıfta neden en iyi olduklarını çok iyi kanıtlıyorlar. Şık tasarımları, zengin donanımları, güçlü motorları, konforlu şanzımanları ve sürüş dinamikleriyle gelecekte de yanlarına rakip olarak yaklaşan pek olmayacak gibi...

Fakat benim tercihim Volkswagen Caravelle'den yana olacaktır çünkü hem fiyatı daha uygun hem motoru daha güçlü hem de süspansiyon sistemi daha konforlu.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

TEKNİK ÖZELLİKLER

Model		Mercedes Vito Select	Volkswagen Caravelle Highline
Motor tipi/silindir sayısı		Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi	cc	2143	1968
Maksimum güç	HP, d/d	190, 3800	204, 4000
Maksimum tork	Nm, d/d	440, 1400	450, 1400
Uzunluk × genişlik × yükseklik	mm	5370 × 1928 × 1890	5304 × 1904 × 1990
Aks aralığı	mm	3430	3400
Hızlanma 0–100 km/s	sn	9.2	9.1
Maksimum hız	km/s	206	203
Yakıt tüketimi ortalama	lt/100 km	5.8	6.2
Baz fiyat	TL	249.880	195.470

auto motor & sport GARAJ

Renault SUV ailesi

Fransız marka, yeni SUV ailesi ile büyüyen sınıfta önemli bir oyuncu olmayı başardı. Biz de Renault'nun üç başarılı SUV'unu bir araya getirdik.





RENAULT CAPTUR

Özerk Ihlamur
Editör

Makyajla eksikliklerini gidermiş

Ülkemizde sınıfının en çok satılan modeli olan Captur, zorlu rakiplere karşı rüştünü ispatlamış bir modeldi. Eksikleri var mıydı, evet vardı... Sert plastik kullanılan iç mekân, konforsuz süspansiyon ve eksik donanım rakiplerinin yeni nesilleri karşısında elini güçsüzleştiriyordu ki, makyaj operasyonu hızır gibi yetişti. Captur artık daha kaliteli bir iç mekâna, daha konforlu bir süspansiyon sistemine ve sınıfının en zengin donanım listelerinden birine sahip oldu. Üstelik bunu rekabetçi başlangıç fiyatıyla da taçlandırdı. Ülkemizde 1.2 litre benzinli ve 1.5 litrelik dizel motorla satılan Captur'un en çok tercih edilecek kombinasyonu kuşkusuz dizel-otomatik olacaktır. Çift kavramalı EDC'nin konforu, sınıfının en tutumlu motorlarından biri olan 1.5 litrelik üniteyle birleşince Captur önümüzdeki yıllarda da liderliği pek başkasına kaptıracak gibi durmuyor.





RENAULT KADJAR

Mert Yılmaz
Yazı İşleri Müdürü

Eksiksiz SUV gamı

Renault Captur, 2013 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. Hemen akabinde ciddi bir satış başarısı yakalayan otomobil, Fransız markaya cesaret verdi. Sonuçta grubun arazi araçlarında uzman Nissan gibi bir markası vardı ve yeni Renault SUV'ları için platform oluşturabilirdi. Bu beklentiler boşa çıkmadı. Renault, 2015'te Kadjar'ı, 2016'da ise Koleos'u piyasaya sürdü. Böylece B SUV-crossover segmentinde Captur, C SUV segmentinde Kadjar ve D SUV segmentinde yer alan Koleos ile ürün gamı tamamlanmış oldu. Üç modelin de en büyük avantajı, ülkemizde çok tutulan 1.6 lt'nin altında dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisini sunuyor olmaları. Şık tasarımlarının altında güçlü bir mekanik aksam sunan Renault SUV'ları, zengin donanımları ve geniş iç hacimleriyle de dikkat çekiyor.





RENAULT KOLEOS

Ahmet Armağan
Yayın Direktörü

Heybetli görünüyor

Eski Koleos'u hatırlıyorum. Hem ilk jenerasyonu hem de ardından gelen makyajlı versiyonu birkaç kez kullanma fırsatı bulmuştum. Ruhsuzdu, çirkindi ve sizinle kesinlikle duygusal bağ kuran bir otomobil değildi. Bugünkü Koleos ise Nissan X-Trail ile benzer yapıda üretiliyor olmasına rağmen son derece heybetli ve ilgi çekici bir SUV. Kabindeki malzeme kalitesi son derece iyi ve uzun yolculuklar için de oldukça konforlu. Kompakt SUV kullanıcıları için en önemli konulardan biri yükleme alanı ve Koleos'un bu konuda cömert olduğunu söyleyebiliriz. Kadjar'da kullanılan EDC şanzıman yerine Koleos'ta X-Tronic adı verilen CVT bir şanzıman kullanılıyor. 1.6 lt'lik dizel motorun tüketimi 1.5 lt'lik EDC bir Renault'ya göre biraz daha fazla. Koleos'un lüks hissettiren yapısı ve iyi ekipman listesi onu rakiplerinden bir adım öne taşıyor.







RENAULT CAPTUR





3.9
lt

Renault Captur, 1.5 lt dizel motor ve EDC şanzımanı ile fabrika verisi 3.9 lt/100 km'lik bir ortalama sunuyor. Bu ortalamaya yakın değerleri tutturmak hiç de zor değil.

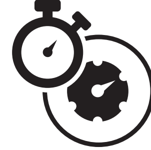


1204
kg

Captur, dizel-otomatik kombinasyonuyla 1204 kilogramlık bir ağırlığa sahip. Düşük tüketim değerinin yakalanmasında bu düşük ağırlığın etkisi çok büyük.

RENAULT KADJAR





11.7
sn

Renault Kadjar'ın dizel motorunun asıl hedefi tutumluluk fakat sunduğu yüksek tork ile çevik bir otomobil olmayı başarıyor. 0'dan 100 km/s hıza 11.7 saniyede ulaşıyor.



99
g/km

Renault'nun ECO dizel motorları hem tutumluluk hem de düşük egzoz salımını bir arada sunabiliyor. Kadjar'ın 99 g/km'lik salım değeri sınıfının en iyilerinden biri...

RENAULT KOLEOS





538
lt

Tek bir düğmeyle açılan Koleos'un 538 litrelik bagajı, eğer koltukları yatırırsanız 1677 litreye kadar çıkabiliyor. Neredeyse ufak bir buzdolabı bile sığdırabilirsiniz.



2705
mm

Sınıfının en geniş aks aralıklarından birine sahip olan Koleos, özellikle arka tarafta seyahat eden yolcuları için cömert bir yaşam alanı sunuyor.


Makyajdan sonra kabin tasarımında çok yenilik yok fakat malzeme kalitesi hissedilir oranda artırılmış


455 litrelik bagaj hacmi alçak yükleme eşiğiyle kolay bir erişim sunuyor


7.0 inçlik dokunmatik ekran markanın diğer modellerinden tanıdık. Arayüzü pratik


Çekmece şeklinde açılan torpidoya birçok eşya sığdırabiliyorsunuz


Kadjar'ın kabini aynı platformdan yükselen Qashqai'ye göre daha sade. Malzeme ve işçilik kalitesi sınıf standartlarında. Eşya gözleri konusunda ise oldukça cömert


Çift USB çıkışı hem sürücü hem de yolcunun telefonunu aynı anda şarj etmesini sağlıyor


Dijital gösterge tablosundan araç ile ilgili her türlü bilgiyi kolaylıkla takip edebiliyorsunuz


Altı ileri çift kavramalı otomatik şanzımanın geçişleri sarsıntısız ve seri


Koleos'un iç mekânı, Talisman'dan izler taşıyor. Hem malzeme hem de işçilik olarak sınıfının en başarılı modellerinden biri olmayı başarmış


'C' şeklindeki LED gündüz farları, Koleos'un şık duruşuna katkıda bulunuyor


Koleos hem koltuk ısıtma hem de soğutma donanımını sunuyor. Ayrıca direksiyonu da ısıtabiliyorsunuz



8.7 inçlik dev ekranın arayüzü pratik fakat hassasiyet konusunda sınıfta kalıyor

Dakar zaferi yine Peugeot 3008 DKR'nin





Team Peugeot Total, Dakar zaferleri serisine bir yenisini daha ekledi. Peugeot 3008 DKR Maxi ile yarışan takım, ardı ardına üç yıldır dünyanın en zorlu motorsporları etkinliklerinden biri olan Dakar'dan zaferle evine dönüyor. Peru, Bolivya ve Arjantin olmak üzere toplam üç ülkeden geçen ve 13 etaptan oluşan 8793 km'lik bu zorlu mücadeleyi efsane pilot Carlos Sainz kazandı.

Bu yıl 40'ıncısı gerçekleştirilen Dakar Rallisi teknik açıdan ekipleri oldukça zorladı. Ekipler 13 etaptan oluşan ve Peru, Bolivya ve Arjantin olmak üzere toplam üç ülkeyi kapsayan 8793 km'lik zorlu bir maratonu geride bıraktılar. 2016 ve 2017 yıllarında kupayı evine götüren Team Peugeot Total, 2018 Dakar Rallisi'ni de kazandı ve böylece üç yıl üst üste Dakar'ı kazanan ekip olarak efsane yarışın tarihine adını altın harflerle yazdırdı.

Geçtiğimiz sezon yaşadıkları şanssızlıklar nedeniyle yüzleri gülmeyen Carlos Sainz ve Lucas Cruz ikilisi 2018 Dakar'da zafere ulaşan ekip oldu. İkili Peugeot 3008DKR Maxi ile mükemmel bir başlangıç yaptı. Altı ve yedinci etapta günü birincilikle tamamlayan ikili, liderliği aldıktan sonra istikrârlı bir yarış çıkartarak, en yakın rakibine 43.40 dakika fark attı ve zafere ulaştı.

2016 ve 2017'de Dakar Rallisi'ni kazanan Stéphane Peterhansel ve Jean-Paul Cottret ikilisi ise yaşadıkları talihsizlikler nedeniyle 2018 Dakar Rallisi'nden elleri boş böndüler. Stéphane Peterhansel, yedinci etapta yolun ortasındaki bir ATV'den kaçmak için manevra yaptığı sırada kayaya çarpınca sol arka süspansiyonuna zarar verdi. Ekip 13'üncü etap için start aldıktan kısa bir süre sonra ağaca çarparak direksiyon sistemine zarar verdi. Her iki olayda da takım arkadaşları Cyril Despres ve David Castera kendilerine yardım ederek yarışa devam etmelerini sağladı. İkili yaşadıkları talihsizliklere karşın 2018 Dakar Rallisi'ni dördüncü sırada tamamladı.

2018 Dakar'a hızlı bir başlangıç yapan ve ikinci etapta genel klasman liderliğini de ele alan Cyril Despres ve David Castera ikilisi, dördüncü etapta yoldaki bir taşa çarpınca sağ arka aksta ciddi şekilde hasar oluştu. İkili durmak zorunda kalırken araç yarışa kayıtlı olan Team Peugeot Total'e ait servis aracının yardımı ile yarışa devam edebildi ancak çok vakit kaybetmişlerdi ve zafer için artık şansları kalmamıştı. İkili yarışın geri kalan bölümünde ekip arkadaşlarına destek vererek mükemmel bir ekip ruhu sergiledi.

2017 Dakar Rallisi galibi Sebastien Loeb ve Daniel Elena ikilisi de 2018 Dakar'a hızlı başladı. 2018 Dakar'ın en zorlu etaplarından biri olan dördüncü etabı birinci tamamlayan ikili, beşinci etapta önlerindeki aracı geçerken yumuşak bir kum çukuruna düştü. Çarpmanın şiddetiyle co-pilot Daniel Elena kuyruk kemiğini kırınca ikili yarışı bırakmak zorunda kaldı.

Yazı: Mert Yılmaz



Peugeot 405 T16 Grand Raid, 1989'da ilk iki, 1990'da ilk üç sırayı aldı



Fransız markaya ilk Dakar galibiyetini kazandıran otomobil Peugeot 205 T16 oldu

PEUGEOT'NUN DAKAR GEÇMİŞİ

1987	Vatanen-Giroux (205 T16 Grand Raid)
1988	Kankkunen-Piironen (205 T16 Grand Raid)
1989	1'inci Vatanen/Berglund (405 T16 Grand Raid), 2'nci Ickx/Tarin (405 T16 Grand Raid)
1990	1'inci Vatanen/Berglund (405 T16 Grand Raid), 2'nci Waldegaard-Fenouil (405 T16 Grand Raid), 3'üncü Ambrosino-Baumgartner (205 T16 Grand Raid)
2016	Peterhansel-Cottret (2008 DKR)
2017	1'inci Peterhansel-Cottret (3008 DKR), 2'nci Loeb-Elena (3008 DKR), 3'üncü Despres-Castera (3008 DKR)
2018	Sainz/Cruz (3008 DKR Maxi)





303 kapı numarasıyla yarışan Carlos Sainz, geçtiğimiz senelerde yaşadığı şansızlığı kırdı



Dünya Ralli Şampiyonası efsanesi Sainz, 56 yaşında zafer kazanmasını bildi



RAKAMLARLA 2018 DAKAR RALLİSİ

Geçtiği ülkeler
Peru, Bolivya, Arjantin

Uzunluk
8793 km, 4047 km'si özel etap

Etap zaferleri
Üç adet Peterhansel-Cottret (5, 8 ve 10'uncu etap), iki adet Sainz-Cruz (6 ve 7'nci etap), bir adet Despres-Castera (2'nci etap), bir adet Loeb-Elena (4'üncü etap)

Maksimum hız
195.9 km/s (Despres-Castera, 3'üncü etap)

Maksimum ortalama hız
108 km/s (Sainz-Cruz, 6'ncı etap)

Maksimum hava sıcaklığı
35 derece (13'üncü etap)

En düşük hava sıcaklığı
6 derece (6'ncı etap)

En yüksek rakım
4786 m (8'inci etap, Uyuni-Tupiza)



YORUM

Carlos Sainz, Peugeot 3008 DKR Maxi Kapı no:303

Benim için gerçekten zor bir ralli oldu ve hatta katıldığım Dakar Rallileri arasında en zoru bile diyebilirim. Bizler için pek çok sınav içeren rota, hepimiz yani tüm ekipler için tam bir meydan okuma niteliğindeydi. Lucas ile birlikte böylesi bir yarışta zafer elde edebilmek gurur verici. Aynısını Peugeot ekibi için de söyleyebilirim. Peugeot 3008 DKR Maxi'nin bir maraton rallisinde kullandığım en iyi otomobil olduğuna inanıyorum. Projede bizi destekleyen herkese teşekkür ederim.



YORUM

Stéphane Peterhansel, Peugeot 3008 DKR Maxi Kapı no: 300

Toplama bakıldığında bizler için iyi bir yarıştı. Peru'nun zirveleri bizi bir hayli zorlamış olsa da sonrasında işimiz nispeten daha kolaydı. Görmediğim bir taşa çarpmamızla kaybedilen zamana bir de küçük bir sürü sorunun bir araya geldiği etap motivasyonumuzu biraz etkiledi. Bu Dakar bence çok sertti ve hatta Güney Amerika'da katıldığım en zoru bile oldu diyebilirim. Ekip olarak gerçek anlamda mutluluğu Carlos'un elde ettiği zaferle yaşadık. Geçtiğimiz üç yıl şansızlık yaşayan Carlos için mutlu son...



YORUM

Bruno Famin, Peugeot Sport Direktörü

Peugeot'nun Dakar Projesi, Carlos Sainz-Lucas Cruz ikilisinin Peugeot 3008 DKR Maxi ile elde ettikleri muhteşem zaferle olabilecek en iyi şekilde sonuçlandı ve tarihe altın harflerle yazılacaktır. Böylesi zor ve komplike bir yarışı üç kez arka arkaya kazanmak sıra dışı bir performans ve inanıyorum ki bu markamızın teknik anlamda ne kadar üst seviyelere eriştiğinin kanıtı. Tüm engelleri aşmasını bilen Carlos, en başından itibaren bu projeye bizimle birlikte yatırım yaptı ve meyvelerini zaferlerle toplaması memnuniyet verici. Son 10 yılın en zorlusu olan bu yarışa katılan dört Peugeot 3008 DKR Maxi aracımızın üçünün finişe ulaşmış olması, ekibimiz için büyük bir gurur kaynağı.

2018 DAKAR RALLİSİ GENEL KLASMAN

Sıra	Ekip	Araç	Zaman
1	Carlos Sainz-Lucas Cruz	Peugeot 3008 DKR Maxi	49:16.18
2	Nasser Al Attiyah-Matthieu Baumel	Toyota Hilux	+ 43.40
3	Giniel de Villiers-Dirk von Zitzewitz	Toyota Hilux	+ 1:16.41
4	Stéphane Peterhansel-Jean-Paul Cottret	Peugeot 3008 DKR Maxi	+ 1:25.29
5	Jakub Przygonski-Tom Colsoul	MINI JCW Rally	+ 2:45.24
6	Sheik Khalid Al Qassimi-Xavier Paneri	Peugeot 3008 DKR	+ 4:20.58

Tüm zamanların en çok satan 10 otomobili

Milyonlar tarafından beğenilen, satış rekorları kıran 10 farklı otomobili bir araya getiriyoruz...

Yazı: Ahmet Armağan

1-TOYOTA COROLLA



1966'da piyasaya çıkan Corolla, uygun fiyata iyi seviyede konfor, pratiklik ve güvenilirlik sunuyordu. Bugün benzer özelliklere sahip diğer araçlar da var ancak hiçbiri Corolla kadar sağlamlık ve pratiklik konusunda benzer bir imaj yakalayamıyor. Bu da ona 43 milyonu aşan bir satış başarısını getiriyor.

2- FORD F-150



40 milyon adet gibi bir başarıya ulaşan pick-up düşünün? 1977'den beri Amerika'nın en çok satan pick-up'ı, ülkenin 1983'ten beri en çok satan aracı da oldu. Ford F-Serisi, büyük yükleri veya büyük römorkları çekme kabiliyetine sahipti, sağlamdı ve uzun ömürlüydü. Geçmişi 1948'lere dayanan model hâlâ aynı ilgiyi görüyor.

3- VOLKSWAGEN GOLF



Günümüze dek 30 milyon adetten fazla satılmış olan Volkswagen Golf, basitçe söylemek gerekirse Post-Beetle dünyasında nereye gideceğini anlamaya çalışırken Volkswagen'i kurtardı. Ekonomik dizellerden sportif GTI ve R versiyonlarına kadar, yıllar boyunca çeşitli şekillerde sunulan Golf; rahatlığı, iyi görünümü ve çok yönlülüğüyle öne çıktı.

4- VOLKSWAGEN BETTLE



1938'de piyasaya çıkan Beetle, 1950'li ve 60'lı yıllarda fırtına gibi dünyayı ele geçirdi. Bu süreçte kültürel bir simge haline de geldi. Aracın daha yeni versiyonları pek başarılı olamadı ancak model kendine has bir alan yaratmayı başardı. Şaşırtıcı bir şekilde, orijinal model 2003 yılına kadar üretimde kaldı ve 23 milyon satıldı.

5- LADA RIVA (NOVA)



VAZ 2101, Lada 1200 ve Lada Riva da dahil olmak üzere birçok isimle üretildi. Şaşırtıcı bir şekilde 2101, 1980 yılının başından beri neredeyse hiç değişmedi ancak 2012 yılına kadar üretimde kaldı. Demir Perde'nin arkasında insanların en kolay ulaşabildiği otomobildi. Bu kolay ulaşılabilirlik ona 19 milyonun üzerinde satılan bir otomobil unvanını getirdi.

6- HONDA CIVIC



Görünen o ki, 18 milyonu aşan satışı Honda Civic'e sahip birisini tanıyor olduğumuz gerçeğini ortaya koyuyor. En önemlisi de çoğu insan Civic'i seviyor. Honda Civic, hemen her dönemde ilgi çeken tasarımı, sağlam motor ve donanım özellikleri ve sportif modelleriyle, ulaşılabilir en beğenilen modellerinden biri olmayı başardı.

7- FORD ESCORT



Bunu komşunuzun sahip olduğu hantal, paslı otomobil olarak hatırlayabilirsiniz. Ancak Avrupa'da (özellikle İngiltere'de) Ford Escort bir efsaneydi. Escort, 80'li yıllarda Amerikalılar için yakıt tasarruflu bir model olarak öne çıktı. Binek versiyonlarının yanı sıra efsanevi ralli modelleriyle de ünlendi. Escort, 18 milyondan fazla satıldı.

8- HONDA ACCORD



1976'da Honda, otomobilin kalitesi, güvenilirliği ve değeri anlamında yeni bir milat başlattı. 1980'lerin sonunda Accord en çok satan sedanlardan biriydi. Bugün yine Avrupa ve Amerika'da uygun fiyata en üst seviyede verimlilik sunan otomobillerden biri. Accord dünyada 17 milyondan fazla satıldı.

9- FORD MODEL T



Ford, 1908'den 1927'ye kadar resmi olarak 15 milyonun üzerinde Model T üretimi olduğunu söylese de bu sayı aslında daha yüksek. Birçok Amerikalı için Model T, herkesin sahip olabileceği gerçek anlamdaki ilk ekonomik araçtı. Başarısı modern otomotiv endüstrisinin başlangıcını işaret etti.

10- VOLKSWAGEN PASSAT



1973 yılında piyasaya çıkan Volkswagen, Passat, ABD'de Dasher ve Quantum gibi isimlerle anıldı. Volkswagen Grubu eski başkanı Ferdinand Piech'in en büyük başarılarından biriydi. Zarif, sağlam yapısı, güçlü motorları ve şık tasarımıyla 15 milyondan fazla satışa ulaştı.



YARIS HYBRID

BİLGİ

Hibrit garanti sistemi

Toyota, hibrit otomobillerinde aşağıdaki garanti sistemini sunuyor:

Mekanik garanti:
Üç yıl/100 bin km

Hibrit aksam garantisi:
Beş yıl/100.000 km

Opsiyonel hibrit akü garantisi:
Hybrid health check ile 10 yaşına kadar (yıllık 25 Euro + KDV)





Küçük sınıfın başarılı temsilcisi Yaris, göz alıcı bir görünüme sahip



Çift renkli kabin, Yaris'e ferah bir yaşam alanı sağlıyor



3.6
lt/100 km

Toyota Yaris, o kadar düşük bir yakıt tüketim değerine sahip ki, benzin istasyonunun yolunu unutturuyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik 3945 x 1695 x 1510 mm, aks aralığı 2500 mm, boş ağırlık 1100 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 195/50 R16

Güç aktarımı

Önden çekişli, e-CVT otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, 1497 cc hacim, 4800 d/d'de 74 HP + 60 HP güç, 3600-4400 d/d'de 111 Nm + 169 Nm tork

Performans

0-100 km/s...12.0 sn
Maksimum hız................................ 165 km/s
Ortalama tüketim.......................3.6 lt/100 km





LED'li gündüz farları, şık tasarımıyla gündüz ve gece dikkat çekiyor

FİYATLAR

Donanım	Fiyat
1.5 Hybrid Cool e-CVT	91.650 TL
1.5 Hybrid X-Trend e-CVT	104.450 TL
1.5 Hybrid Spirit e-CVT	105.900 TL

RAV4 HYBRID



RAV4, geçirdiği kapsamlı makyajla birlikte çok daha modern duruyor

BİLGİ

Hibrit nedir?

Hibrit bugün hayatımızın her alanında karşımıza sıklıkla çıkan bir kavram. Kelime anlamı "melez" olan bu kavram, farklılıkları bir araya getirip güçlü bir sinerji yaratıyor olmasıyla dikkatleri üzerinde topluyor. Zıt gibi görünen ancak aynı amaca hizmet eden farklılıkları buluşturan hibritin, otomobil endüstrisindeki teknolojik öncülüğünü ise Toyota üstleniyor. Hybrid Synergy Drive sistemi, hem benzinli hem de elektrik motoru arasındaki etkileşimi tamamen otomatik olarak kontrol ediyor. Bu nedenle hibrit otomobillerin kullanımı çok basit. Standart olarak otomatik şanzımanlı olduğu için sürüş kolaylığı sunuyor. Ayrıca, diğer geleneksel motorlu araçlara göre çok daha sessiz ve pürüzsüz bir sürüş sağlama olanağı da mevcut.Hibrit araçlar iki motora sahiptir: biri benzinli ve diğeri elektriklidir. Birlikte çalışarak ihtiyacınız olduğunda pürüzsüz güç sağlar ve yüksek tork tepkisi verirler. Daha fazla performansa ihtiyaç duyduğunuz durumlarda, güç düğmesine basarak hemen karşılık alabiliyorsunuz.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4605 mm x 1845 mm x 1675 mm, aks aralığı 2660 mm, boş ağırlık 1690 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 235/55 R18

Güç aktarımı

Dört tekerlekten çekişli, CVT otomatik

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, 2494 cc hacim, 5700 d/d'de 155 HP güç, 270 Nm tork + 143 HP elektrik motoru

Performans

0-100 km/s.. 8.3 sn
Maksimum hız................................ 180 km/s
Ortalama tüketim..................... 5.1 lt/100 km



5.1
lt/100 km

1690 kg ve sürekli 4x4 aktarmaya sahip bir otomobil için 5.1 lt/100 km'lik tüketim, sadece hibrit motorun başarabileceği bir değer.

FİYATLAR

Donanım	Fiyat
2.5 Hybrid Advance 4x4	195.350 TL
2.5 Hybrid Premium 4x4	224.400 TL
2.5 Hybrid Premium Plus 4x4	238.100 TL
2.5 Hybrid Premium Plus Navi 4x4	243.500 TL


Ergonomik kabinde bolca eşya gözü bulunuyor


Hibrit motor, bu büyük SUV'a sessiz ve konforlu sürüş sağlıyor



PRIUS

BİLGİ

Hibrit sisteminin yararları

Hibrit tercih etmek için birçok neden var. Bunlardan en önemlileri:

+ Sessiz ve konforlu sürüş
+ Çok düşük yakıt tüketimi
+ Çok düşük zararlı egzoz gazı salımı (CO_2, diğer zararlı gazlar ve partikül madde)







Prius, modern kabin tasarımıyla adeta gelecekten gelmiş gibi





Tüketim performansınızı dijital gösterge den takip edebiliyorsunuz



3.6 lt/100 km

İlk hibrit model olan Prius, üretim amacına uygun olarak, hem çok düşük yakıt tüketimi hem de düşük egzoz salımı sağlıyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kapılı, 5 kişilik hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik 4540 x 1760 x 1490 mm, aks aralığı 2700 mm, boş ağırlık 1450 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çift salıncaklı, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, lastikler 195/65 R15

Güç aktarımı

Önden çekişli, CVT şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, benzinli, 1798 cc hacim, 98 HP güç, 3600 d/d'de 142 Nm tork + 71 HP elektrik motoru, toplam güç 122 HP

Performans

0–100 km/s.. 10.6 sn
Maksimum hız................................ 180 km/s
Yakıt tüketimi............................ 3.6 lt/100 km

FİYATLAR

Donanım	Fiyat
1.8L Hybrid Advance	44.950 Euro + 1.721 TL
1.8L Hybrid Premium	48.550 Euro + 1.721 TL

C-HR HYBRID



BİLGİ

Türkiye'de satılan her 100 hibritin 92'si Toyota

2017 yılında toplam Toyota satışları içinde hibrit araç satışları da büyük artış gösterdi. Japon marka, ülkemizde 2017'de 4 bin 110 adetlik hibrit otomobil satışı gerçekleştirildi. Böylelikle toplam satışlar içindeki hibrit payı yüzde yüzde 9.1'e ulaştı. Bugün Türkiye'de satılan her 100 hibrit otomobilden 92'si Toyota markalı. Bilinirliğin artması için yapılan çalışmalar ile geçtiğimiz yıl 863 adet olan hibrit otomobil satışı yüzde 376 oranında arttı.



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kapılı, 5 kişilik SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4360 x 1795 x 1555 mm, aks aralığı 2640 mm, boş ağırlık 1455 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, viraj denge çubukları, lastikler 225/50 R18

Güç aktarımı

Önden çekişli, CVT şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, benzinli, 1798 cc hacim, 98 HP güç, 3600 d/d'de 142 Nm tork + 71 HP elektrik motoru, toplam güç 122 HP

Performans

0–100 km/s....................................... 11.0 sn
Maksimum hız................................ 170 km/s
Yakıt tüketimi............................ 3.9 lt/100 km



3.9 lt/100 km

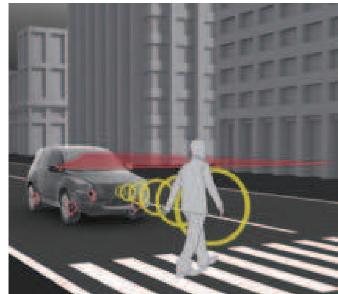
C-HR, SUV'lar arasında en düşük yakıt tüketim değerlerinden birine sahip.

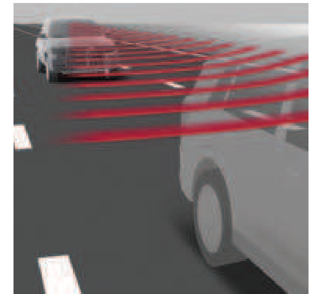
FİYATLAR

Donanım	Fiyat
1.8 Hybrid 4x2 Advanced e-CVT	125.700 TL
1.8 Hybrid 4x2 Dynamic e-CVT	136.400 TL
1.8 Hybrid 4x2 Diamond e-CVT	137.450 TL



C-HR, kabininde üst düzey işçilik ve malzeme kalitesi sunuyor





Yaya algılama özellikli ön çarpışma önleyici sistem ve adaptif hız sabitleme sistemi, C-HR'ın güvenliğe verdiği önemi gösteriyor

AURIS HB HYBRID & TOURING SPORTS HYBRID

BİLGİ

Dünyanın en çevreci otomobil markası

Toyota, bir kez daha dünyanın en çevreci otomobil markası olarak seçildi. Dünyanın en çevreci şirketlerini belirlemek amacıyla Newsweek dergisi tarafından her yıl düzenlenen "Global 500 Çevreci Şirket" sıralamasında 16'ncı olan Toyota, otomobil kategorisinde birinci olmayı başararak sektöründeki en yakın rakibinden 29 sıra önde listeye girmeyi başardı.

Bu ödül, Toyota'nın hibrit ve yakıt hücreli araçlar üreterek sürdürülebilirlik konusundaki başarılarının altını çizerken, birçok şirketin önünde dünyanın en çevreci markası olmasını sağladı.



Auris'in iç mekânı, sınıfının en yenilikçi tasarımlarından biri olarak dikkat çekiyor





Auris Touring Sports, dinamik tasarımla station gövdenin fonksiyonelliğini birleştiriyor



LED teknolojili stop grubu, Auris'in modern duruşunu güçlendirmiş



4.1
lt/100 km

Auris, hibrit motoruyla 4.1 lt/100km'lik ortalama tüketim değerine sahip. Bu değer, dizelleri bile kıskandırıyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER*

Karoser
5 kapılı, 5 kişilik hatchback (station), uzunluk x genişlik x yükseklik 4330 (4595) x 1760 x 1475 (1485) mm, aks aralığı 2600 mm, boş ağırlık 1385 (1410) kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çift salıncaklı arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 205/55 R16

Güç aktarımı
Önden çekişli, CVT otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, benzinli, 1798 cc hacim, 99 HP güç, 4000 d/d'de 142 Nm tork + 82 HP elektrik motoru, toplam güç 136 HP

Performans
0–100 km/s............................ 10.9 (11.2) sn
Maksimum hız....................... 180 (175) km/s
Yakıt tüketimi........................... 4.1 lt/100 km

FİYATLAR

Donanım	Fiyat
Auris Hybrid 1.8 Hybrid Active e-CVT	104.250 TL
Auris Hybrid 1.8 Hybrid Active Skypack e-CVT	107.450 TL
Auris Hybrid 1.8 Hybrid Advance e-CVT	111.500 TL
Auris Hybrid 1.8 Hybrid Advance Skypack e-CVT	114.700 TL
Auris Hybrid 1.8 Hybrid Premium e-CVT	124.950 TL
Auris TS Hybrid 1.8 Hybrid e-CVT Advance Skypack	120.250 TL
Auris TS Hybrid 1.8 Hybrid e-CVT Premium	130.500 TL

* Auris Touring Sports Hybrid değerleri farklı olduğu yerlerde parantez içinde gösterilmiştir

Hibritin yaratıcısı



Bazı markalar çok iyi modeller üretebilir, bazıları satış rekorları da kırabilir fakat çok az marka otomotiv dünyasına yön verebilir. Bu yön veren markalardan biri de Japon otomotiv devi Toyota...

Özellikle global şirketler radikal kararlar almaktan çekinirler. Acaba satış kaybı yaşar mıyım, kârlılığım azalır mı gibi sorular daha az risk almalarını sağlar. Fakat otomotiv dünyasının en köklü markalarından Toyota, bu radikal kararların en büyüklerinden birini alarak hibrit teknolojisiyle dünyayı buluşturdu. Toyota, 1997 yılında dünya ile tanıştırdığı hibrit teknolojisiyle birlikte aslında çok riskli bir karar da almış oldu. Çünkü insanoğlu geleneklerinden kolay kolay vazgeçmez, katı yakıtlar neredeyse 100 yılı aşkın süredir hayatımızda. Fakat nüfus arttıkça doğal olarak araç sayısı da artıyor ve bu durum çevre konusunda da geri dönülemez zararlara yol açıyor ve açmaya da devam ediyor. Çok önemli bir gerçek daha var ki, petrol elbet bir gün bitecek.

Bu durumu fark edip, değişimin öncülüğünü yapmak da Toyota için otomotiv dünyasına atılan çok büyük bir imza niteliği taşıyor. 1997'den beri Toyota'nın sattığı hibrit araçlar, dünya genelinde toplam 11 milyon 211 bin 115 adede ulaştı. Bu gerçekten çok önemli bir değer ve her geçen yıl insanların bu teknolojiyi tanıdıkça katlanarak artacağını tahmin etmek hiç de zor değil. Türk insanı olarak hem Toyota markasını hem de teknolojiyi çok seviyoruz. Bu nedenle, Toyota'nın Türkiye'de satmaya başladığı hibrit modellere de ilgimiz çok yoğun. Bu durum satış rakamlarında da kendini gösteriyor. Türkiye'de de dünyada olduğu gibi en çok hibrit motorlu otomobil satışını Toyota gerçekleştiriyor. Öyle ki ticari araçlar dışında hemen hemen bütün ürün gamında hibrit motorlu seçenekler mevcut. Küçük sınıfta Yaris, kompakt sınıfta Auris ve Auris Touring Sports, dünyanın ilk hibrit modeli Prius, kompakt SUV'da C-HR ve SUV sınıfında RAV4'ü hibrit olarak tercih edebiliyorsunuz.

ADIM ADIM HİBRİT

Kalkış*
Harekete geçerken veya düşük hızdayken araç elektrik motorunu kullanır. Elektrik motoru sayesinde aracın çok iyi tepki verdiğini görmek mümkün.

Hızlanma
Benzinli motor, daha fazla güce ihtiyacınız olduğunda elektrikli motorla birlikte çalışarak performansı maksimuma çıkarıyor.

Seyir
Araç sabit hızda ilerlerken elektrikli ve benzinli motor, optimum yakıt tasarrufu sağlayacak şekilde dengede çalışıyor.

Yavaşlama/frenleme
Her yavaşlama veya frene basıldığında hibrit bataryası şarj ediliyor. Böylece frenleme enerjisi boşa gitmiyor, rejeneratif frenleme ile geri dönüştürülüyor.

Dururken
Otomobil durduğunda hem benzinli hem de elektrik motorları otomatik olarak duruyor. Bu da özellikle yoğun trafik şartlarında yakıt ekonomisi sağlıyor ve emisyonu düşürüyor.

* Belirli durumlarda benzinli motor çalışabilir.

SAYI 36 ŞUBAT 2018 FİYAT: 12 TL www.automotorsport.com.tr

auto motor & sport



C-HR Hybrid

Toyota Hybrid ailesi

Toyota, en geniş hibrit ürün gamı ile tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de geniş kitlelere ulaşıyor



Prius



Yaris Hybrid



RAV4 Hybrid

Auris Touring Sports Hybrid




Auris Hybrid